KOKU-FAN
昭和54年11月1日発行(毎月1回1日発行)第28巻・第11号
昭和28年6月25日 日本国有鉄道特別承認雑誌
昭和28年3月24日 第三種郵便物認可
$4.00 november 1979

航空ファン 11



● 今月のメイン特集

Blue Angels

● カラールポ

エドワーズ空軍基地

● 世界の空軍シリーズ❶

ヨルダン空軍

プレゼント
USAFステッカー

ザ・コクピット

イラスト・桜井定和

USAF F-15 EAGLE

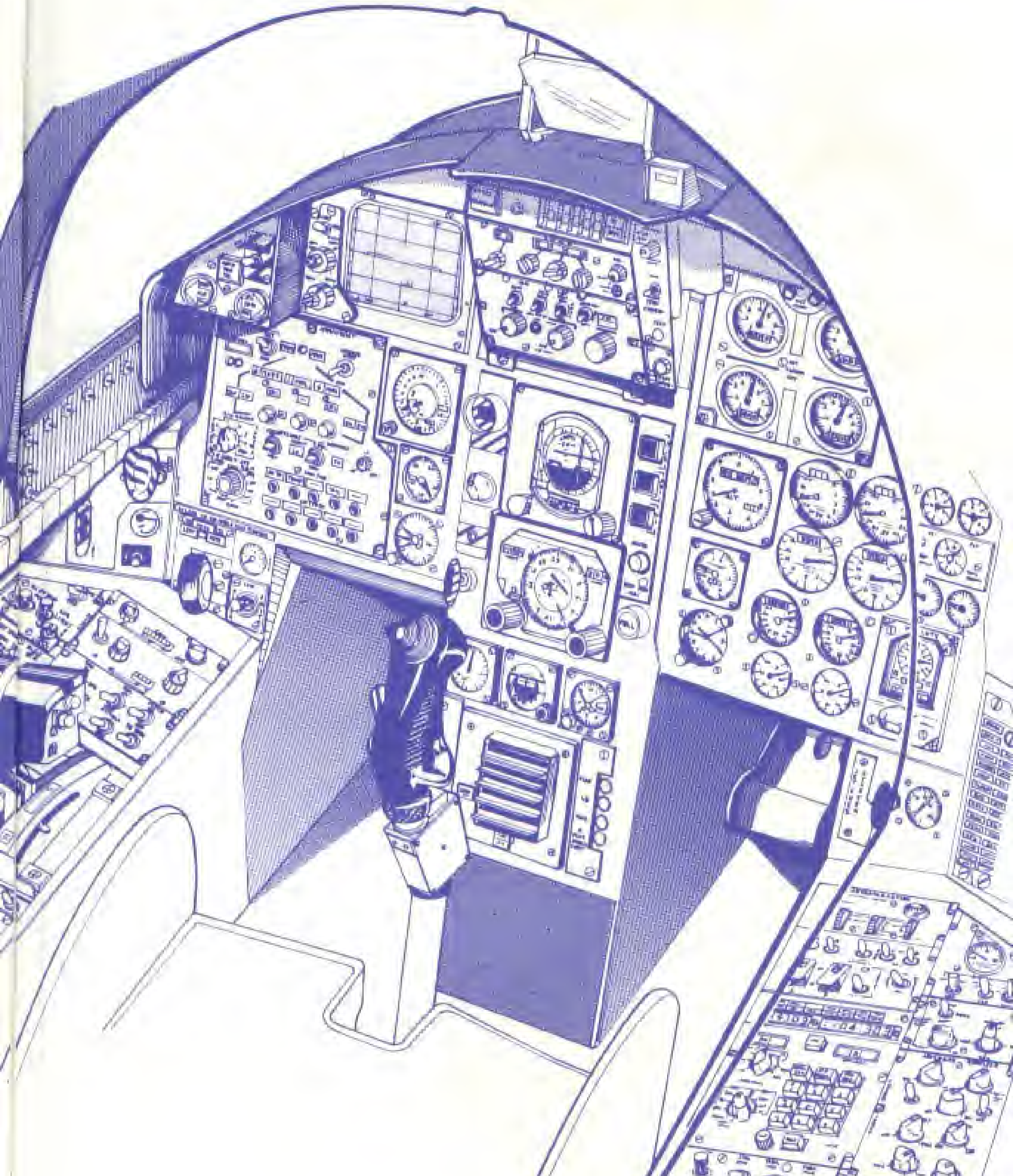
MCDONNELL DOUGLAS CORPORATION

①自蔵式故障探知装置パネル
②空対空識別装置操作パネル
③IFF操作パネル
④TEWS操作パネル
⑤レーダー操作パネル
⑥増槽燃料管制パネル
⑦各種スイッチパネル
⑧フラップ位置指示器
⑨アレスティング・フック操作レバー
⑩兵装管制パネル
⑪火災警報灯パネル
⑫VSDスコープ
⑬マッハ計
⑭AOA指示器
⑮加速度計
⑯ヘッドアップ・ディスプレー
⑰IFF操作パネル
⑱UHF通信機操作パネル
⑲ヘッドアップ・ディスプレー操作パネル
⑳非常用兵装投下ボタン
㉑ステアリング・モード選択パネル
㉒非常用ブレーキ・レバー
㉓姿勢指示器
㉔方位情報指示器
㉕マスターモード・パネル
㉖補助高度計
㉗TEWSディスプレー
㉘高度計
㉙昇降速度計
㉚時計
㉛エンジン回転計
㉜エンジン空気取入口温度計
㉝燃料流量計
㉞排気ノズル位置指示器
㉟油圧系統パネル
㊱油圧系統圧力計
㊲燃料計パネル
㊳ジェット燃料スターター・レバー
㊴警報灯パネル
㊵酸素系統操作パネル
㊶エンジン始動パネル
㊷航法装置操作パネル
㊸防氷装置操作パネル
㊹キャビン温度操作パネル
㊺内部灯管制パネル
㊻操縦桿
㊼ILS Tacan操作パネル
㊽自動操縦装置操作パネル
㊾スロットル
㊿外部灯管制パネル
51統合通信装置操作パネル





※イラストはF-15A





米空軍のエドワーズ基地は，ロサンゼルスの北東，ロザモンド・ドライレイクの東にある広大な土地だ。面積30万エーカー，米空軍のフライト・テスト・センター，テストパイロットスクール，ロケット推進研究所，NASAの飛行研究所などの諸機関とその施設があって，米空軍の最新鋭機は必ずこのエドワーズ基地でテストされ，実用化されて行く。この頁は，8月初旬に同センターを訪ねた本誌特約カメラマンがとらえた最も新しい，ホットなアングルの数々だ。

PHOTO REPORT FROM EDWARDS
US AIR FORCE FLIGHT TEST CENTER

Photo by ROBERT P. MORRISON.

エドワーズ・フライトセンターからのカメラリポート



エドワーズ基地でテストされる機体は，初飛行したばかりの最新のものが多い。前頁とこの頁はフェアチャイルドA-10サンダーボルトIIの複座型機。同機はA-10の夜間，全天候攻撃型と言うべきもので，単なる操縦練習機のための２座席機ではない。写真の機体はＦＨ社が米空軍からA-10の１機をリースし，独自に改造を行なったもので，機首のコックピット部を新たに製作し，後席を設けるとともに，風防の後流による空気の乱れから方向安定の不足を起こさぬために垂直尾翼の上端を51cm延長してある。５月４日，２時間20分に及ぶ初飛行を行なったA-10の操縦性は，きわめて良好であったというから，地形回避，目標捕捉，兵装コントロールのための新しいアビオニクスの評価，実用テストにも大きな期待が寄せられている。この頁上の写真では胴体後部のドラグ・シュート格納部のコーンが開いている。また，塗装は実用機のダークグリーンの塗彩とは異なっている。









Shown in preceding page and here are selective views of Fairchild A-10 Two-seater versions at the Edwards US AF Flight Test Center. A 2-seater version of A-10 is capable of assuming night & all weather attack role besides the training. An A-10 shown has gone thru some modification by Fairchild as noticeable in its cockpit and the extended vertical tail plane (by 51cm). The A-10 flew for 2 hour 20 minutes for the first time on May 4th proving fine controlability as well as efficiency of newly added avionics. Note the opening of dragchute &different color scheme applied.

FAIRCHILD A-10 TWO SEATER







ノルウェーのF-16用のドラグシュート格納システムを垂直尾翼付根に新設しテスト中のF-16A。中はF-15の新型Cのプロトタイプ。下は胴体を7.1m延長し，機首上面に空中給油受油装置を新設したロッキードC-141の試験機YC-141B。同センターでのテスト機は，軽量戦闘機から大型輸送機，爆撃機にまで及ぶ。

(Top) F-16A with new dragchute for the Norwegian Air Force now undergoing the flight test at Edwards AFB. (Center) A prototype of F-15 Model C. (Bottom) Lockheed YC-141B with newly mounted probe above the nose. The fuselage of this experiment version of C-141 had been extended by 7.1 meters.







米空軍の次期中型STOL輸送機,AMSTの候補機として作られた，マクダネルダグラスYC-15(上)。C-135輸送機を観測用としたボーイングN135A(中)と，燃料節約のために主翼端にウイングレットを設けて，テスト飛行したばかりのC-135A。翼端の小翼によって，約8%の燃料消費の減少がみこめるという。

(Top) McDonnell Douglas YC-15 developed to conform with the demand for next medium STOL transport. (Center) Boeing N135 A developed for surveilance role from C-135 transport. (Bottom) A C-135A mounted with winglets just completed its flight test. With winglets 8% reduction in its fuel consumption was reported.



米航空宇宙局（NASA）のドライデン研究所もエドワーズ基地内にあって，スペース・シャトル・オービターのシャトル機の着陸テストが行なわれた。上の写真はB747の背に乗って打上げ地のフロリダへ向かうコロンビア号，右頁上もコロンビア号。宇宙からの帰還はこの広大なエドワーズ基地が使用される。

(Top Left & Right) NASA's Dryden Test Center is also located in the Edwards AFB, California, where a series of space shuttle orbitors are being tested. Photos show "Columbia" on the back of Boeing 747 heading Florida. The orbitors to be launched in future wil return to this huge desert base.





米空軍の戦略爆撃機B-52の後継機として開発された，ロックウェルB-1の試作2号機。可変後退翼を持った超音速大型爆撃機として期待されながら，1977年6月の国防費削減政策によって開発が中止され，試作4機のみに終ってしまった。最大速度マッハ2，最大航続距離は9,800kmに達する性能をもっている。

Rockwell International had developed 4 proto types of B-1s. In June 1977, however, the B-1 development program was bropped off by the Carter administsation. Shown in below is No.2 prototype with the speed of Mach 2.



米軍機ビッグショット・アルバム



Photo by ROBERT H.THOMAS.



Photo by ROBERT E.KLING.



Photo by DOUGLAS E.SLOWIAK



米空軍エドワーズ・フライトテスト・センターの新鋭機に続いて，最新の米軍機ビッグショットをお送りしてみよう。上は本誌7月号のルポでおなじみの，空母ミッドウェイ艦上のマクダネルダグラスRF-4B偵察機，VMCJ-1所属機だ。左中は海軍のVF-202所属のF-4NファントムII。機体全面が最新のカラースキムであるグレイに塗られている。ジョージア州のドビンス空軍基地にて撮影したもの。左頁中はノースダコタ州エアナショナルガードの，ファーゴ基地所属のF-4D。このF-4Dは第178FISグループの機体で，従来の海軍機のように，全面グレーの塗装であるところがめずらしい。この頁中は海軍VA-205のLTV A-7BコルセアII。コルセアIIシリーズのうち，B型は特に生産数が少なく，195機だけである。下はVT-86所属のノースアメリカン・ロックウェルT-39Dセイバーライナーの，指揮官機。カリフォルニアのアラメダ海軍基地で撮影したもの。

[Top]McDonnell Douglas RF-4B from VMCJ-1 operating aboard the USS Midway in the West Pacific. [Left Center]F-4N Phantom II of VF-202 at Dobbins AFB. Note the latest color scheme. [Left Bottom]F-4D of ANG, North Dakota at Fargo base. [Right Center]A-7B Corsair II of VA-205. One of 196 produced. [Right Bottom]T-39D Sabreliner used as CAG at NAS Alameda.





航空自衛隊主力機に新塗装



Photo by T.OHTA



Photo by T.OHTA



Photo by S. SUZUKI



航空自衛隊の主力機に各種の迷彩塗装機があらわれたことは、本誌8月号の特集で取りあげたとうりだが、最近になって、射撃訓練や戦闘訓練で仮想敵機となる機体を識別するために、写真のようなカラーの迷彩や一部の塗装を行なったものがある。左上と左は第2航空団（北海道千歳）のF-4EJに塗装されたもので、ブルーのペイントは主翼上面、スタビレーター先端にも塗られている。右上は第5航空団第204飛行隊のF-104Jで、こちらの方は演習時の仮想敵機としての識別を容易にするためのものらしく、以前にも同様の機体があった。写真はいずれも8月中旬撮影の最新のもの。

JASDF'S NEW COLOR SCHEME In addition to the color schemes introduced in the August issue Japan Air Self Defense Force has recently adopted special camouflage for the planes assigned to the opposite force role as shown in these pages. These opposite role planes are employed in both shooting drill and combat flight training. The planes are from the 5th Air Wing's 204th Squadron.

近況！沖縄の米軍機



Photo by S.Ono



7月中旬の第18戦術戦闘連隊に配備される、最新鋭戦闘機F-15イーグル第1号機到着や、8月中旬に行なわれた、米第7艦隊と在沖縄海兵隊の合同演習"フォートレス・ゲイル"など、何かと話題の多い沖縄の米軍だが、ここ嘉手納基地は、飛行機マニアにとっては宝庫ともいえる所で、空・海軍・海兵隊の新鋭機が連日飛びかっている。[上]米第7艦隊所属の空母キティーホークに搭載されている、第94攻撃飛行隊（VA-94）所属のA-7E。空母キティーホークは、"フォートレス・ゲイル"にも参加した。[中]嘉手納基地に飛来した、グレイ2色による迷彩塗装のF-4E。同機は韓国かフィリピンに駐留している部隊所属の機体と思われる。

▼嘉手納基地をタキシングする、空母レンジャー搭載第21戦闘飛行隊（VF-21）所属のF-4J。この機体は、空母レンジャーに搭載されている第2空母航空団（CVW-2）の司令官乗機（CAG機）である。

[Top] An A-7E from the VA-97 assigned to USS KITTYHAWK of the 7th Fleet recently participated in the joint exercise With US Marine Corps from Okinawa. [Center] An F4E in two-tone camouflage flown either from Korea or Philippines. [Botton] F-4J of VF-21 used as CVW-2's CAG plane taxiing on the Kadena runway.

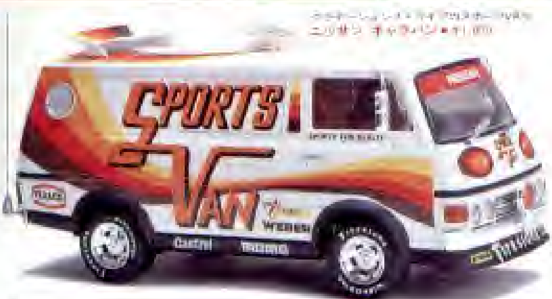


VANにはだいたんなマーキングがよく似合う

都会派のヤング達が好んでドライビングしたいのはVAN。
スピードばっかりのスポーツカーをしり目に、だいたんなボディ・マーキングで圧倒しながら快走。これからのハイウェイの主役はVANになりそう。

グンゼ産業の6台のVANも、それぞれの特長をじゅうぶん生かしたカラフルなマーキングが人気の的。アクセサリーをレイアウトする楽しさも大きな特長。さあ、VANの楽しさを満喫して下さい。











各車とも、サイドドアー、リアードアー、ベンチレーターが開閉し、イス、テーブル、レンジなどがセットされた凝ったインテリアが見られます。モーターライズはもちろんのこと、ヘッドライトが点灯可能です。ハイエースには、サーフボードが積載、ヘリコプター、ルーフラック、はしご、サンバイザー、タウンエースとキャラバンには、スキンダイビングセット、サーフボード、ルーフウィングなど、どれもアクセサリーは驚くほど豊富です。さあVANの楽しさを思う存分味わって下さい。



模型作りに「塗装」は欠かせません。

プラ模型はだれでもうまく組み立てられるものですが、それだけでは生きた模型とはいえません。塗装してはじめて素晴らしいものになるのです。塗るには、どんな塗料でもいいというわけではなく、自分自身にぴったりするものを選びましょう。そこで、いまいちばん使われていて、使いやすいMr.カラーをすすめます。Mr.カラーは〈乾きが速い〉〈色数が豊富〉〈色が正しい〉〈種類が多い〉と、君の塗装テクニックを充分に生かす要素をふんだんに備えた模型塗料です。もちろん、仕上り効果の評価は絶大。使いこなしてぜひ君のモノにして下さい。

GUNZE SANGYO
グンゼ産業
ホビークラフト部
東京都千代田区神田錦町3-17
TEL294-4141代

Abbotsford International A

カナダ国防軍・アメリカ3軍も参加するカナダ最大の航空ショー



アボッツフォードというあまり聞きなれない地名が、カナダのバンクーバーの近くにある。ここで、さる6月10～12日の3日間、カナダ国防軍、NORAD（北米防空軍団）などが参加して航空ショーが開かれた。内容は軍用機のデモンストレーション・フライト、民間軽飛行機、ホームビルト機等が自由に飛びまわる楽しいものだった。この頁上はC.A.F の新鋭機CP-140オーロラ（ロッキードP-3）。今春就役したばかりの新鋭機だ。下は米空軍のホロマン基地から参加した2機ペアーのF-15デモンストレーター。左上はスノーバーズ・アクロチームのCL-41、右中はC.A.F.のCF-101、右下はDHCバッファロー輸送機。



Airshow

At the Abbotsford Airfield located about 70kilometers east of Vancouver, B.C., the 18th International Airshow was held for 3 days from August 10th. The airshow was highlighted by aerobatics flown by CAF's Snowbirds, the Thunderbirds of USAF, and two civilian teams called Sonic-Aerojets and Canadian Reds.
(Top Left) CP-140 CAF's Aurora currently deployed. (Left Bottom) F-15of USAF (Top Right) a pair of CL-41s from CAF's Snowbirds team. (Right Center) CF-101 of CAF. (Bottom Right) DHC Buffalo transport.
Photo dy N.OYAMA.









RAF CANBERRAS AT WYTON RAF BASE

Photo by DENIS J. CALVERT.

英空軍の偵察部隊の大型主力偵察機キャンベラの近況をお伝えしよう。RAF の偵察中隊は5個中隊あってキャンベラPR 7と9型による2中隊22機がある。上はワイトン基地の第13ECM 訓練飛行隊のキャンベラPR 7。胴体中央下面の2個の窓が偵察カメラ窓だ。



Canberra PR.7 of the 13 Sqn. at RAF Wyton recently moved from Luqa, Malta. Note the optical window at the nose.



PR.9 has the fighter-type nose arrangement in which the pilot's cockpit is offset to port, while navigater sits foward to the right from pilot.

戦闘機タイプのキャノピーをもった偵察機PR. 9。同機は3座型だが、ナビゲーターと偵察用員は機首のノーズコーンを右にスイングして乗り降りする。



T. 17 ECM trainer, developed from B. 2 bomber taxis out past the control tower. Note the bulbous nose housing electronic gear.

爆撃機B 2型から電子偵察型に改造したT 17E C M訓練機。機首のレドームが[illegible]にかわっている。

Blue Angels



McDonnell DOUGLAS A-4F

米海軍のブルーエンジェルス・アクロチームは、ほかの特集記事で
おわかりのように、[illegible]
る。その華麗な飛行と、その使用機の歴史をたどってみよう。以下
はその特集ではないのである。その迫力とスピードを味わってほしい



GRUMMAN F8F-1

GRUMMAN F8F-1



ブルーエンジェルス・チームの最初の機体は、グラマンF6F－5だったが、マークや文字の表示はなく、最初にB・Aの文字が入ったのが、写真左のグラマンF8F－1である。このF8F－1も使用開始のころは、上の2番機のように、機番を表わす数字の他何も書かれていなかった。F8F－1が使用されたのは1946年8月から49年までで、49年から50年がグラマンF9F－2パンサー、1952年に2機のチャンスボートF7U－1カットラス、1952年～54年にF9F－5、1955年から後退主翼のグラマンF9F－8クーガーへと変って行く。下は1機だけ使用されたF9F－8T([illegible])機の貴重な写真。次頁右上は57年から68年の長期間使用されたグラマンF11F－1（後期型）、次頁上左と下は1969年から73年まで使用したマクダネルF－4ファントムII。この当時の使用機は、日本のエアショーにもC－130と共に参加している。

GRUMMAN F9F-8T





McDONNELL F-4J



GRUMMAN F11F-1



McDONNELL F-4J



Photo by FRANK B. MORMILLO





Photo by FRANK B.MORMILLO

1974年から使用しているマクダネルダグラスA-4FとTA-4Jは、小型ながら、高速、低速の広い範囲の性能が優れ、これからもかなりの期間使用されるだろう。海軍で最も多く使用になっているファントムが、実戦での高性能とはうら腹に、アクロバット飛行にむかなかったのは、皮肉なことだ。こうしたことからも、アクロの困難さをうかがい知ることができる。

Blue Angels

Photo by FRANK B.MORMILLO







F-4J/VMFA-451



F-4J ALBUM



F-4J/VMFA-



F-4J VF-33



F-4J VF-74



F-4J VF



F-4J/VF-102



F-4J/VF-74

米海軍の主力戦闘機は、最新の機体はグラマンF-14トムキャットだが、数の上では、まだマクダネルダグラスF-4ファントムIIが主になる。この頁では、米海軍、海兵隊のF-4Jを特に収録してみた。我が国でもF-4は多くみられるが、大西洋艦隊のように飛来することのないものがある。

4頁の写真は、F-4のテールコード、テールマーキング等に貴重なものが多いので、所属部隊としての外部塗装に御注目いただきたい。なお、機体の詳細は、世界の傑作機F-4J/K(No.114)を参照いただきたい。この頁上から空母インデペンデンス、アメリカ搭載時の塗装、下は1973年の撮影。

F-4J/VF-114





F-4J VF-1

上はカリフォルニア・ミラマー基地の太平洋戦闘早期警戒航空団配下，下は大西洋艦隊第1戦闘航空団所属のF-4J．



F-4J VF-1

1976年に米海軍がテストした迷彩塗装の1種であるフェリス迷彩のF-4J．NAVYの文字マーク等も総てグレーとダークグレー

F-4J VF-194





海兵隊航空隊VMFA-212WDランサーのF-4J(上)とVMFA-235DBデス・エンジェルズのF-4J(下)



F-4J VMFA-235

海兵隊航空隊VMFA-312DRチェッカーボードのF-4J。この機体も前頁下の機同様のフェリス迷彩機だ



米海軍機の開発と運用、装備品のテストと評価を受持つVX-4所属のF-4J。兵器類も総てVX-4でテストされる。



デンマーク空軍で活躍する
ノースアメリカンF-100D



北欧3国のうちのひとつ、デンマーク空軍は、最近ではオランダと共同で米国からF-16を購入し、新鋭機の装備に力を入れているが、保有戦力の一端をここに御紹介しよう。デンマーク空軍は、米国のロッキードF-104、ノースアメリカンF-100、スウェーデン製のサーブF-35XDドラケンを保有しており、この頁の写真はノースアメリカンF-100D(単座)の近況。F-100D,F(複座)は38機保有し、戦闘爆撃中隊2個を編成している。写真はさる6月、F-100の第730中隊が英国のジャガー飛行隊コルティシャルを訪問飛行した時のもので、4機の訪問機のうち3機が写っている。





今回のF-100による英国訪問は，いわばF-100のサヨナラ・フライトで，730SQNは1980年初めからF-16にかわる予定であるという。

F-100Ds OF THE ROYAL DANISH AIR FORCE: Selective views of the North American F-100s of the 730th Squadron, RDAF, during their visit to Coltishall, UK. Currently the RDAF has two fighter-bomber squadrons equipped with 38 F-100D and Fs, in addition to Lockheed F-104s and Saab F35XDs built in Sweden. Photo by MARTIN HORSEMAN





写真、電子偵察、ECM訓練にキャンベラ健在

Photo by DENIS J. CALVERT



[illegible]



胴体左側の2個の窓は偵察カメラ用

英空軍にキャンベラ爆撃機による訓練部隊がある。このキャンベラという飛行機は、何と1945年に、空軍省スペックB.3/45として計画された古い機体である。イングリッシュエレクトリック社で試作された1号機は1949年5月、推力わずか1,300kgのロールスロイス・エイボンR.A.2を装備した機体で27分間初飛行したものだ。今日まで30年間の年月がすぎている。カラー頁とこの頁に特集したキャンベラは、PR7、PR9、T17の3種で、PR7と9は写真偵察型、T17はECM訓練機である。キャンベラは、第2次世界大戦で勝利を収めた大英帝国の意気盛んなころの発想になるものだけに、その機体の性能は当時世界的に最も優れたものであった。それは、キャンベラをベースに、米空軍がマーチンB-57爆撃機を製作したことからもうかがえる。



ECM訓練用のT17

コックピットが左に寄っているPR.9



Abbotsford International Airshow





広大な国土と、美しい山、そして湖、そんなイメージの国カナダ。そのカナダで毎年8月に盛大な航空ショーが開催されているのを御存知でしょうか。この航空ショーは正式には「Abbotsford International Airshow」と呼ばれ、今年は第18回目を数え、8月10日から3日間バンクーバーの東70kmにあるアボッツフォード（Abbotsford）飛行場で開催されました。この航空ショーはパリやファンボローの様に新鋭機を見る事は出来ませんが、北アメリカの防空をその任務とするNORADがこの航空ショーにも一枚加わっているため、カナダ国防軍（C.A.F）はもちろんの事アメリカ3軍からも主要航空機が参加する一方では、航空機を自分で飛ばす人々も多い国なのでセスナ、ビーチクラフトといった会社の軽飛行機を始めとして、各種ホームビルト機や第一次大戦のレプリカ機等まで、合わせて数十機が展示され、また飛行展示もカナダ国防軍の「スノーバーズ」、アメリカ空軍の「サンダーバーズ」の両アクロバットチームに加え、民間アクロバットチームとしてBD-5Jを使用する「ソニック・アクロ
エッツ」、ピッツS2Aを使用する「カナディアン・レッズ」の
チーム、さらにユナイテッド航空のBo727のF E をしている
いう女性パイロットJoann D Nottkeによるアクロバット飛行
その他カナダ国防軍のCF-101、CF-104による編隊飛行、イ
リス空軍のバルカンによる軽快な飛行、それに加えて地上展
されている機体の内からもアメリカ海兵隊（VMFA-314）のF
4N、イギリス空軍のニムロッド、カナダの新鋭DHC-7、各種
一次大戦機のレプリカ、Joe Hughesによる華麗な ウィング
ウォーク、以上の他に数種の軽飛行機によるデモフライトが
日実施され、初日にはSR-71によるローパス、最終日にはCP-
140オーロラのローパス、CH-113ヘリコプターによる「自動
投下！」等も行なわれ、3日間とも好天に恵まれ多くの人達が
キャンピングカーや自家用機で訪れて大変にぎやかで楽しい3
日間でした。





Major aircraft participated in the show from Canadian and U.S. Armed forces were from CAF—CF-101, CF-104, CF-5, CC-115, CP-140, and CT-114, from USA, F-4N, F-14, F-15, C-5, C-141, T-37, T-38, A-7, T-34C, T-44, TA-4J, A-10, F-111, KC-135, A-37. (Left) A wing-tip-to-canopy formation flown by the Snowbirds of CAF. (Top Left) A delta-wing bomber Vulcan from RAF. (Top Right) The world's only jets capable of ASW role, the Nimrod from RAF. (Right) A Dash 7 made its high-speed pass over the flight line. (Bottom) CP-140 Aurora, developed from P-3C.





今回の航空ショーを見て、気付いた点を少々書きますと、第一番目に航空ショーに来る人の年齢層が高いという点があげられます。自分で飛行機を操縦する人が多いためか、結構中高年の航空ファンが多く、夫婦で双眼鏡持参でピクニック気分の人を見るにつれ、「チビッ子」に占領されてしまった我国の航空ショーとは異質のものを感じました。また写真を撮る人が非常に少ないという点。私の様に日本から撮りに行った人間は例外としても展示機を一機残らず撮ろうなどという人は全く見られず、本当に航空ショーを楽しむという人達が多く見られました。前にも書いた様に自家用機で訪れた人も多く、午前中はそれらの機体が常にファイナルに2～3機ずつアプローチして来るし、ショー終了後はそれらが2本のランウェーをフルに使用して一分もない間隔で、それぞれの目的地に飛び去って行く姿を見るにつけ、航空王国北アメリカを実感として感じさせられました。

ただ一つ残念だった点はアメリカの官庁の方針なのか、2機も展示してあったF-15A、それに海軍のF-14A（この機体はVF-1の所属ながらテールレターは"N"のみでした）はプログラムにあったデモフライトも行なわず、単に地上展示に終始してしまった点、また展示予定にあったF-16も飛来せず、がっかりさせられてしまいました。唯ひとつ前に書いた海兵隊のF-4Nのみが派手なデモフライトを見せていました。

なお地上展示機の主なものはCAFからCF-101、CF-104、CF-5、CC-115、CP-140、CT-114、アメリカ3軍からは前述の、F-15、F-14、F-4Nに加えて、C-5、C-141、T-38、T-37、A-7、T-34C、T-44、TA-4J、A-10、F-111、KC-135、A-37の各機、さらにイギリス空軍からは前述のニムロッドが参加しました。民間機についてはカナデアー、DHC-7、セスナ500が大きな方で、あとは軽飛行機ばかりかなりの種類でしたので省略します。

（小山信夫）

ベールをぬいだソビエト機（その

SOVIET WAR BIRDS UNVAILE





不明な点の多いソビエトの軍用機のうち、一般に少しづつ公表され、その一部を本誌7月号誌上に特集したが、最近またその写真の第2弾を入手したので、お送りしよう。この頁上2枚はソ連空軍、海軍で爆撃機あるいは対艦攻撃機として使用された、ツポレフTu-16バッジャーの初期のA型。下は現在もまだ多数が実用機として残っているはずのベリエフBe-12飛行艇。この機体は最近この場所に置かれたらしく、同所の従来の写真には見られなかった。

Shown in above are Model A, the earlier version, of Tupolev Tu-16 flown by both the Soviet Air Force and Navy as bombers or fleet attackers. The flying boat shown in below is Believ Be-12 still believed engaged in an active service.
A very rare view of Antonov An-8 Camp in operation is introduced in top right, of which below is Tu-95 equipped with four Nk-12Ms (14,795ehp) and contra-rotating propellers. Bottom two pictures show Yakov Yak-27, presumably Model D, with NATO code of Flashlight.

Photo by ASTRAL.











この頁上は前回にも登場したアントノフAn-8キャンプの、軍用中の非常にめずらしい写真だ。この機体の後に続いたAn-10、12系の母体となった胴体の側面形が明りょうにわかる。上から2番目はツポレフTu-95。2重反転プロペラつきクズネツォフNK-12M（14,795ehp）4発の電子偵察、哨戒機である。この機も初期のA型であることは、そのシンプルな機首からわかる。右下2枚はヤコブレフYak-27 NATOコードネームブラッシュライトD型と思われる機体。Yak25～28系は1960年代から最近まで数多くのバリエーションがあると知られているが、時の流れとともに、このようにシャープな写真が見られるようになったわけだ。すでにおわかりのように、7月号の特集と同じ場所で写された写真が多いが、これ等の機体の保管場所等はいまだに不明だ。もし参考になる御意見あれば、お寄せいただきたいものだ。





前頁とは場所がかわって、ミグ戦闘機のオンパレード。上は1950～60年代に活躍した、MIG-15、NATOコードネームはフレスコ。左後方は MiG-21フィッシュベッド。左右頁の下各２枚はいずれもMiG-21のクローズアップで、細部を見ると、ソビエト機の仕上げの荒っぽいところがよくわかる。この01と書かれた機体は、モニノのソビエト空軍博物館に展示されているMiG-21F（フィッシュベットC型）である。これ等の写真から、45度前方に引込まれる主脚、NR-30 30mmカノン砲のマズルなどの細部がわかる。次頁上はこれもめずらしいスホーイSu-7フィッター戦闘機。よく見るとドーサル・フィンのない初期のA型であることがわかる。







(Top Left) A MiG-15 Fagot/Midget which made combat debut during the Korean conflict and a MiG-21 Fishbed (in background) displayed at the Monino Air Force Museum. (Top Right) A Sukhoi Su-7 Fitter deployed in 1959 had been the mainstay of tactical air forces of the East. Its total production reached the level of 3,000. (Close-ups in Below) A delta-wing MiG-21 Fishbed replaced a Soviet first supersonic fighter MiG-19 Farmer with its compact but powerful engine and performances as follows. Maximum speed Mach 2 at 12,000m, service ceiling 18,000m, initial rate of climb 9000 m/min, range 800nm. Armament; two AAMs or thirty-two 50mm rockets. Dimensions; wing span 7.6m, length 12.7m, height 4.1m, wing area 24.5m Weights; empty 6,500kg, gross 9,620kg. Photo by ASTRAL



ジェット軍用機の先輩たち

ショートSA4／アブロ・アシュトン　SHORTS SA4／AVRO ASHTON

イギリス編
34

SA4



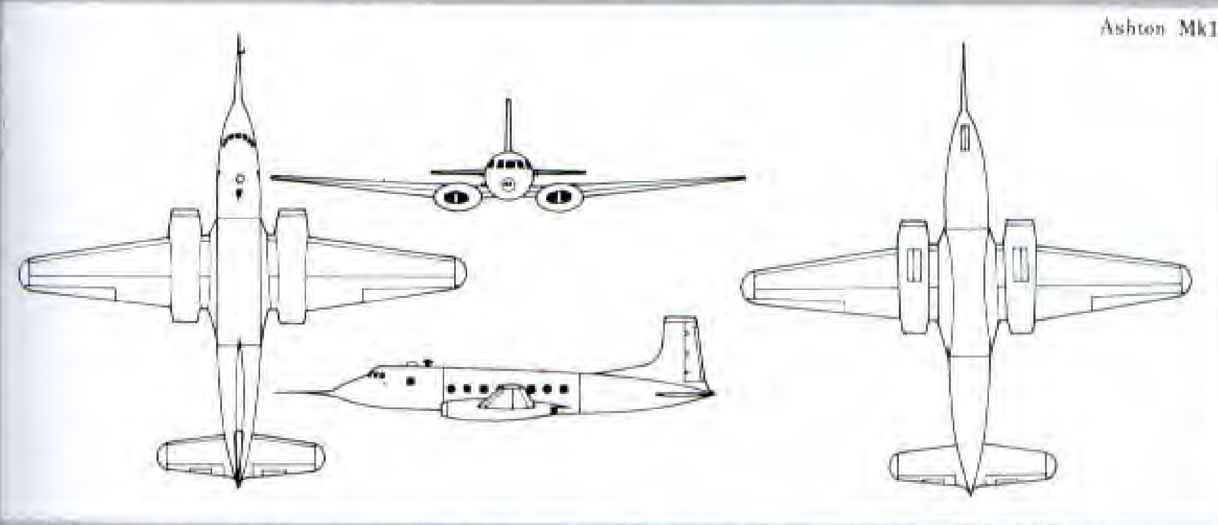


アブロ・アシュトンジ
ット輸送機（Ashton）を
明するには、英国のジ
ット輸送機の歴史を振
なくてはならない。英
というより、世界最初
ジェット輸送機は、19
年4月に初飛行したビ
カースアームストロン
"ニーン・バイキング"
あった。この機体はビ
トン輸送機バイキング
動力をRRニーンに換
したものだった。機名
エンジン名のニーンを
につけたものになって
る。この後アブロ社が
アブロ688チューダー8
を作り、1948年9月に
飛行している。この8
はRRニーン5型エン
ン（推力2,270kg）を4発
備し、翼幅36.6m、全
25.98m、総重量36,290
巡航速度は560km/hで
った。アブロ社はこの
ューダーの試験飛行に
って数多くのデータを
ることができ、チュー
ー9型をもとに軍用目
に製作した機体がアシ
トンだ。同機はチュー
ー9より全長が1.5m長く
総重量も約900kg多い。
シュトルは6機作られ
計画だったが、最終的
は4機で、ショートSA
（前頁の3枚）とともに
軍用運送機の研究用と
て用いられた。SA4は
1951年8月10日初飛行



For brevity, Avro Ashton speaks of a chronicle of jet transport development in Great Britain. It dates back to April1948 when a 'Vickers Armstrong 'Nene Viking", the world first jet transport, made its successful first flight. The aircraft had been evolved from 'Viking' with replacement its of reciprocal engines with Rolls-Royce Nene jets Following the success, was devloped Avro 688 Tudor-8 flown for the first time in September 1948. Tudor 8 was powered by four RR Nene Model 5 engines with 2,270kg thrust of each measuring wing span of 36.6m and length of 25.9m. Gross weight was 36,290kg and had a cruising speed of 560kph. Flight tests of Model 8 further fruited in Tudor-9 of which military versing turned out to be the Ashton.

Ashton Mk1



アブロ・アシュトン・データ　エンジン・ロールスロイス・ニーン2,270kg×4基、全幅36.57m、全長27.30m、全高9.4m、翼面積132.4m²、総重量37,200kg、燃料容量14,100ℓ、シリアルWB490→アシュトンMk1、WB491→Mk2、WB492、493→Mk3、WB494→Mk4。

Ashton Mk1







Ashton Mk1



Tudor Mk1/Mk8

この頁上と中はアブロ・アシトンMk1。中はアブロ・チュダーMk1だが，両機の比較のめに中央に置いてみた。このューダーMk1 XV195は後にシュトンの基になったMk8に造される。上下2機の機体をべると，その細部のちがいに味を引かれる。今日の目でみば，この1940年代の最後に，国はポッド式エンジン装備方英国は主翼への半埋込み式か膵式を実用化しようとしていことがわかる。いずれにしてショート，アブロ，ビッカーの各社の機体が，英国ジェッ輸送機の第一世代であったこはこの頁でおわかりいただけであろう。



PHOTO NEWS





航空自衛隊の主力機Ｆ-4ＥＪによる各種のミサイル、ロケット弾ポッドの外部装備テストが続けられている。写真上は国産の空対艦ミサイルXASM-1を左右の主翼下に各１発装備した、航空実験団（岐阜県各務が原）のＦ-4ＥＪ。（写真提供浅井三男氏）また、右は左主翼下に、チャフディスペンサーを取付けた第７航空団（茨城県百里）のＦ-4ＥＪ。（写真提供桜井定和氏）。米海軍厚木基地の滑走路改修工事にともない、海軍機が横田空軍基地を利用している。米海軍の空母レンジャーの搭載機グラマンＡ-6Ｅイントルーダーが横田にめずらしく姿を見せた（写真提供　下郷松郎氏）

(Top) JASDF's F-4EJ of the Air Experiment Wing armed with a couple of air-to-surface XAMS-1s. (Photo by M. Asai) (Right) JASDF's F-4EJ of the 7th Air Wing is shown mounted with a chaf dispenser under left wing. (Photo by S. Sakurai) (Below) A Grumman A-6E Intruder from the USS Ranger landed on Yokota AFB, Japan (Photo by M. Shimogo)







最近ソビエト海軍の空母
ンスクが日本近海を航行し
様々な話題をなげかけた
ソビエト側から、ミンス
と同種のキエフと、その
載機ヤコブレフYak-36
オージャーの写真が公表
れた。上はフォージャー
（単座型）3機のみえる
エフ。左はリフトジェッ
の空気取入口・トビラ（コ
クピット後方）を開いてホ
リングするYak-36。これ
ど鮮明な写真はめずらしい

THE SOVIET SEA GUARDS: Recent cruise of the Soviet anti-submarine cruiser "Minsk" in the nearby waters raised keen interest toward the Soviet semi-cruiser in Japan. Shown here are the pictures of "Kiev", another anti-submarine cruiser, released by Tass News Agency. The pictures taken by Semyon Maisterman in above show the Kiev during her engagement in the summer training of Nortern Fleet while the hovering of Yak-36 is clearly shown in below.

Photo by TASS



米軍沖縄で大規模演習

米海兵隊と第7艦隊による合同演習であるMAFLEX79(79年度海兵両用戦部隊上陸演習）が、さる8月18日から31日にかけて、沖縄海域と沖縄本島で行なわれた。沖縄は南北に長い島だが、これを南島と北島にわけ、中間にバトラー海峡があると想定したこの演習は、日本を舞台に行なった最大規模のものという。

フォートレス・ゲイルと呼ばれる今回の演習に参加したのは、兵員延べ4万人、艦船26隻、航空機280機。上はホワイトビーチに上陸した第3海兵両師団。右は艦上から物資吊上げをするCH－46シーナイト・ヘリコプタ，下は空母キティホークの艦上から見た強襲揚陸艦トリポリ（右側の艦)。
(Photo by, USMC.)
OPERATION FORTRESS GALE: From August 18 to 31, USMC and Seventh Fleet jointly participated in the landing excercise on Okinawa. (Top) The members of 3rd Btn., 4th Marines at Okinawa's White Beach mop-up and guard "POWs" during the excercise. (Center) A Navy CH-46 Sea Knight hauls supplies for Marines ashore from the deck of USS Wabash. (Bottom) Sventh Fleet ships steam toward Okinawa during the Operation.





PHOTO NEWS



英仏両国で開発されたジャーガー攻撃機の、インド空軍向けの最初の２機が完成した。インド空軍は150機のジャガーを装備する予定で、その内約100機は自国のバンロール国営航空機工場でライセンス生産する予定になっている。
上の写真はインド空軍向けジャガー・インターナショナル（Ｓ型)。英国ブリティッシュ・アエロスペース社（BAe）では、独・伊３国協同開発生産中の、トルネードＶＧ翼機の迎撃戦闘機型（ADV）のプロトタイプが完成した。トルネードF.2と呼ばれる同機は、英空軍が165機採用の予定で、ライトニング２飛行隊、ファントムⅡ７飛行隊にかわって就役する予定で、機首には27㎜マウザー砲、翼下にスカイフラッシュ空対空、AIM-9Lサイドワインダーなどのミサイルを装備する予定。
世界中がオイル・ショック、省エネルギー時代の到来という厳しい世情となった。米国グッドイヤー社では、これに呼応して省エネ・キャンペーンを、同社の飛行船に巨大な電光サインを付け都市の空を飛行して効果を上げている。

（右頁中）





[Left] The first two Jaguar Int'l strike aircra-ft built by British Aerospace have been recently turned over to the Indian Air Force as a part of the order for 150 in total. The Anglo-French aircraft powered by twin Rolls-Royce Turbomeca Adour engines is capable of flying supersoninic atall altitudes with a range up to 2900 km.

[Top] The first protoype of Tornado ADV long-range interceptor rolled out from the British Aerospace plant on August 9th. Coded as Tornado F.2 a part of 165 aircraft will be deployed by RAF in 1980.

[Right] Three airships of Goodyear are currently flying for the "save energy" campaign over USA.

[Bottom]McDonnel Douglas has developed oped a unique system of Airfloat Transporter enabling movement of F-15 by soft Push to increase the efficiency of its assembly line at St St. Louis plant.



マクダネルダグラス社セントルイス工場では、F-15の量産がフルに行なわれているが、組み立てラインからラインへの機体の移動に、エアフロート・トランスポーターと呼ぶ一種のエアクッション機を利用し、移動時間の大幅短縮に成功した。この頁下の写真は、機首と尾部をジャッキ・アップしたF-15。

イラスト・解説　野原　茂

PICTORIAL HISTORY OF
AEROBATIC WORLD
イラストで見る世界のアクロバット



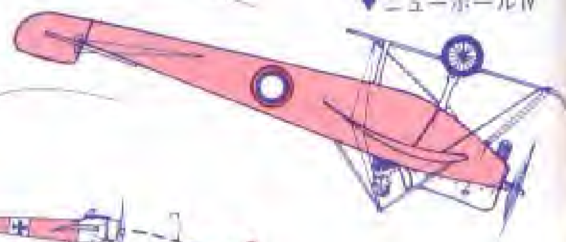
蒼穹の大空に美しいスモークを引きながら軽快に乱舞するアクロバット機、それは現代の航空ショーの華である。ライト兄弟が歴史的な動力飛行に成功して間もなく、航空機が飛行中に失速すると"きりもみ"という異常運動に陥いることがわかり、これからの回復法が発見されると見せ物的曲技飛行として演技されるようになった。これが曲技飛行のルーツといえよう。

そして第1次大戦において航空機同志の戦闘が起きるようになると、相手を撃墜するためにさまざまな特殊飛行が積極的に開発されていった。大戦後、イギリス、アメリカなどでは実戦部隊の中にアクロバット・チームがいくつか生まれ、これらの空中戦法を航空ショーなどで演技するようになった。

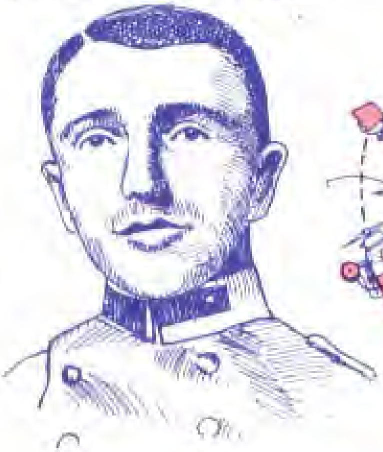
しかし、本格的な公式アクロバット・チームが出現するようになったのは第2次大戦以後である。現在のアクロバット・チームは空中戦法の単なる披露だけでなく、使用機材の運動性能の極限を追求した種々の演技も行なうようになっている。また、公式のチームの他にスポーツ機を使用した民間の曲技チームも増えてきた。今回は、曲技飛行の歴史と世界の有名チームのいくつかを紹介してみよう。

《史上最初の宙返り》

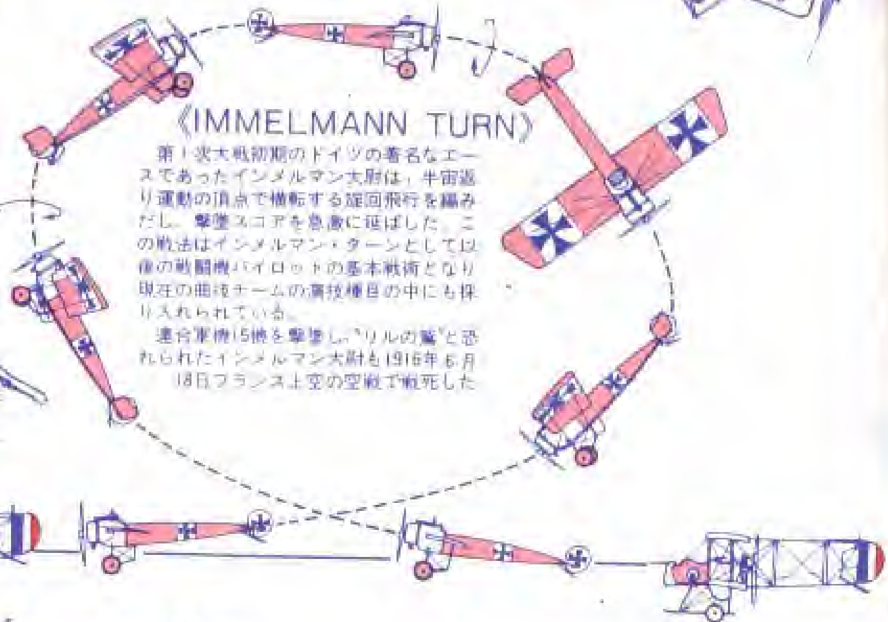
曲技飛行の基本ともいう，宙返りを最初に実行したのは帝政ロシアのネステロフ中尉である。彼は1913年8月27日，キエフ上空においてニューポールⅣ型単葉機で宙返りに成功した。



▼ニューポールⅣ



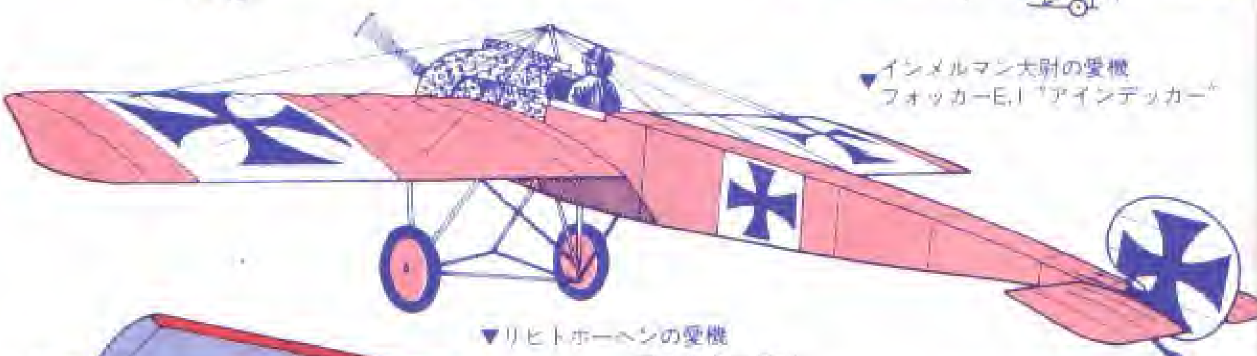
▼マックス・インメルマン大尉



《IMMELMANN TURN》

第1次大戦初期のドイツの著名なエースであったインメルマン大尉は，半宙返り運動の頂点で横転する旋回飛行を編みだし，撃墜スコアを急激に延ばした。この戦法はインメルマン・ターンとして以後の戦闘機パイロットの基本戦術となり現在の曲技チームの演技種目の中にも採り入れられている。

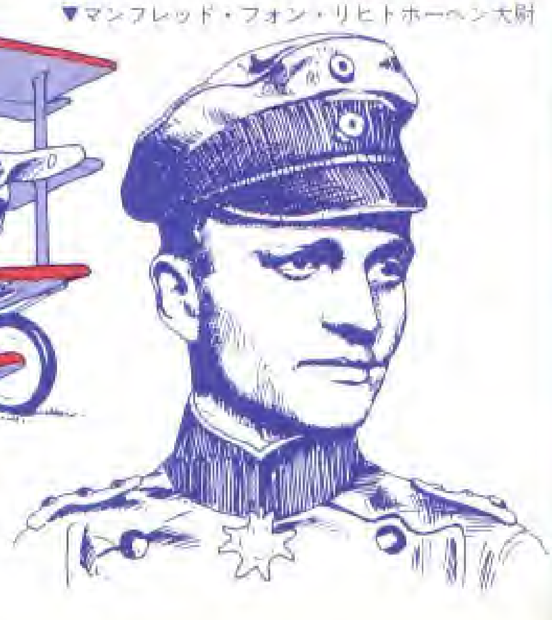
連合軍機15機を撃墜し“リルの鷲”と恐れられたインメルマン大尉も1916年6月18日フランス上空の空戦で戦死した



▼インメルマン大尉の愛機
フォッカーE.I“アインデッカー”



▼リヒトホーヘンの愛機
フォッカーDr.I



▼マンフレッド・フォン・リヒトホーヘン大尉

《RICHTHOFEN CIRCUS》

第1次大戦におけるドイツ最高のエース，リヒトホーヘンが率いた中隊に付けられたニックネーム。もちろん，後のアクロバット・チームと異なり単なる曲技飛行中隊ではない。空中戦に勝ち抜くためのテクニックを研究し，それを実際の戦闘に投入する実戦部隊である。彼の中隊は練度が高く，また各機が派手な塗装を施していたので，連合軍がこのようなニックネームをつけて恐れたのである。リヒトホーヘンは連合軍機80機を撃墜したが，1919年4月21日ソンム川上空の空戦において地上砲火に撃墜され戦死した。



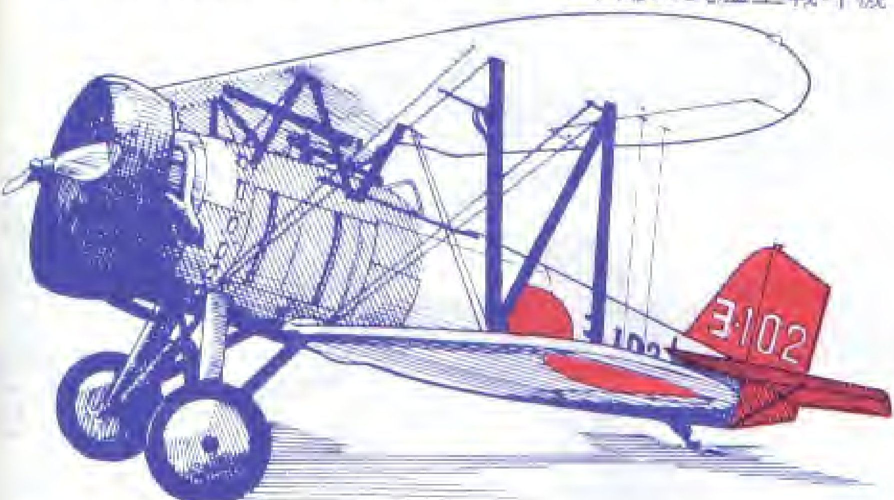
▼カーチスJN－4ジェニーと"ウィング・ウォーキング"を演じるバーンストーマー



《BARNSTORMING》

1920年代のアメリカで大流行した空のサーカス。機体そのものの曲技飛行よりも同乗者が主翼の上を歩いたり、車輪にぶらさがったり、走行中の自動車から縄バシゴを伝って機上へ乗り移ったりという人間曲芸的な要素が強かった。使用された機体は第1次大戦終結によって大量に余剰となったカーチスJN－4ジェニーが大半であった。

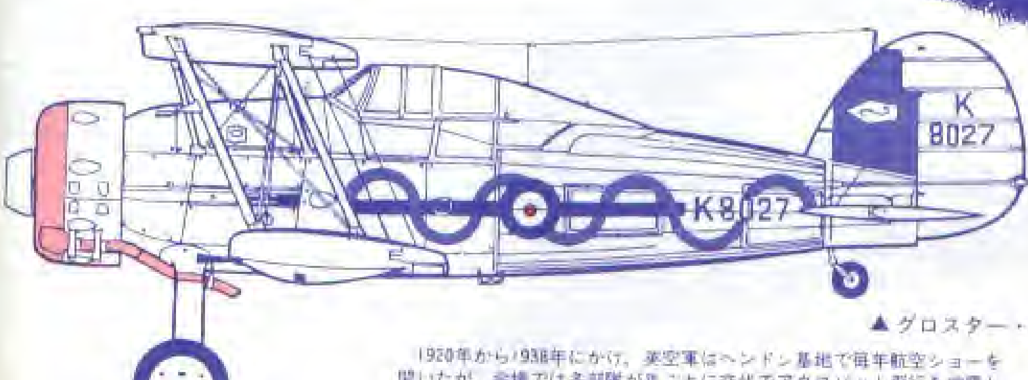
▼中島90式艦上戦斗機



▼源田実少佐



《源田・サーカス》　昭和8年～10年代前半にかけ、日本海軍戦闘機の総本山ともいうべき横須賀航空隊のエリート小隊を源田少佐が率いたころに付けられたニックネーム。海軍の記念行事の際、編隊宙返りや急降下などの戦法を披露して国民のアイドルとなった。



▲グロスター・グラジエーター

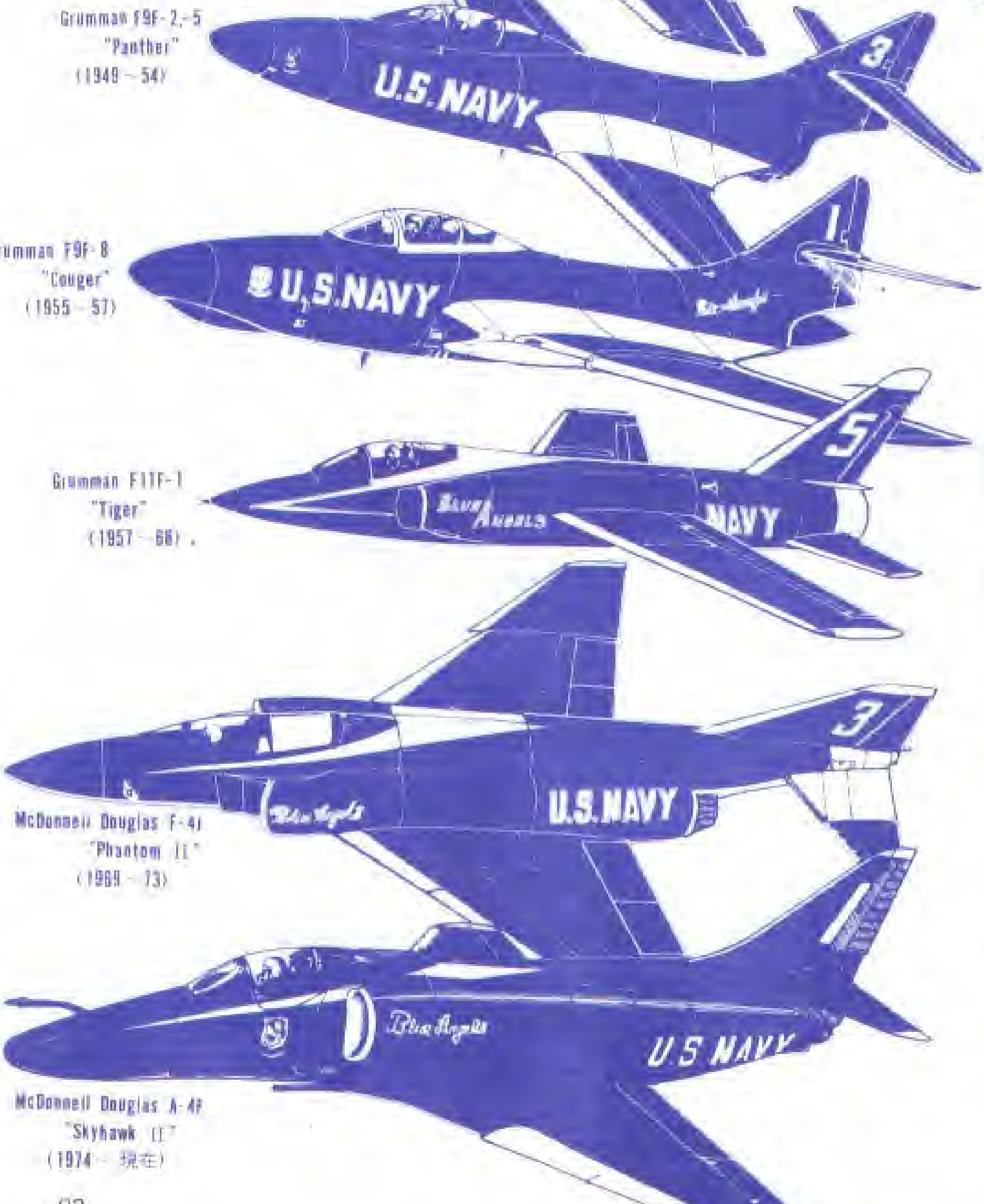
1920年から1938年にかけ、英空軍はヘンドン基地で毎年航空ショーを開いたが、会場では各部隊が年ごとに交代でアクロバット飛行を披露した。これらはアクロバット機としての特別な塗装は施さなかった。図のグラジエーターは1938年度のアクロバットを担当した第87中隊長機である。

《BLUE ANGELS》



▲チームの
エンブレム





Grumman F6F-5 "Hellcat" (1946)

Grumman F8F-1 "Bearcat" (1946～49)

Grumman F9F-2,-5 "Panther" (1949～54)

Grumman F9F-8 "Couger" (1955～57)

Grumman F11F-1 "Tiger" (1957～68)

McDonnell Douglas F-4J "Phantom II" (1969～73)

McDonnell Douglas A-4F "Skyhawk II" (1974～現在)

空軍のサンダーバ
ズと並び，現在世界
最も有名な公式アク
バットチーム。米海
戦闘機隊の高度な飛
技術と完璧なエアマ
シップを新米海軍や
に披露し，同時に国
の海軍に対する興味
高めさせることを目
として1946年に編成
れた。誕生以来，一
して第1線戦闘機を
用してきたが，1973
の相次ぐ事故，石油
ョックが原因となり
1974年からは小型で
済的なA-4Fスカイホ
ク攻撃機を使用して
る。

現在の正式名称は
S. NAVY Flight Dem
stration Squadronで
士官14名，下士官10
から成っている。完
ダイヤモンド編隊飛
がブルーエ誕生以来
トレードマーク。

《THUNDERBIRDS》



▲チームのエンブレム

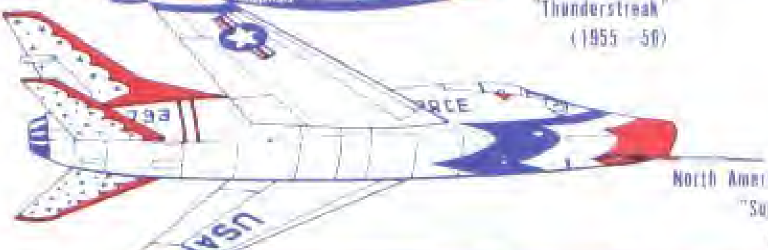


Republic F-84G
"Thunderjet"
(1953－55)

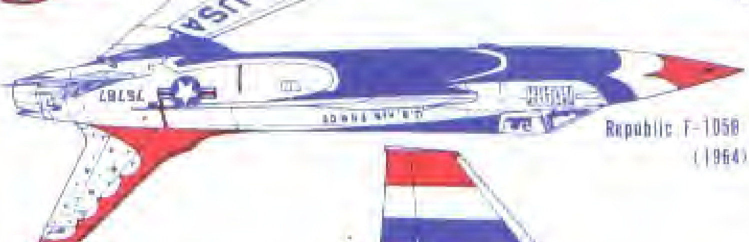


Republic F-84F
"Thunderstreak"
(1955－56)

ブルーエンゼルスの優雅で女性的なアクロバットに対し、ダイナミックな男性的アクロバットで人気のあるのがこのサンダーバーズ。チームの誕生は1953年5月で、最初は3600th Air Demonstration Flightと呼ばれていたが、後にU.S.A.F. Air Demonstration Squadronに変更され現在に至っている。1959年にはF-100Dを駆って来日しており、これがブルーインパルス誕生のきっかけとなったのは有名。サンダーバーズも誕生以来一貫して第一線戦闘機を使用してきたが、ブルーエンゼルスと同様な理由により1974年からはT-38Aタロン練習機を使用している。



North American F-100C,D
"Super Sabre"
(1956－68)



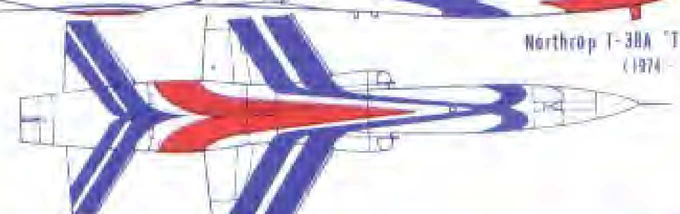
Republic F-105B "Thunderchief"
(1964)



McDonnell Douglas F-4E
"Phantom II"
(1969－73)



Northrop T-38A "Talon"
(1974－現在)







(1955－56)



(1957－64)



(1964－76)

Thunderbirdsパイロットのヘルメットの変遷

《SONIC ACROJETS》

アメリカ・オクラホマシティをベースに活躍している世界唯一の民間ジェット曲技チーム。使用機は世界最小のジェット機BD-5J2機であるが、そのシャープな曲技には定評がある。スポンサーのソニックはドライブインレストラン・チェーン。



BD-5J ▶

《ROTHMANS》

イギリスで空軍のレッド・アローズにも劣らない人気を持つ民間曲技チーム。使用機は1971年まではスタンプSV-4Cであったが72年から曲技専用機ピッツS-2Aスペシャルにかえた。白とダークブルーのシックな塗装がいかにもイギリスらしい。ロスマンズはタバコ会社名である。



ピッツS-2Aスペシャル ▲

《RED PELICANS》

イギリス空軍中央飛行学校の曲技チーム。イギリス空軍にはジェットプロボストを使用する曲技チームがいくつかあるが、レッドペリカンズはその中でも最も有名なチーム。真紅のスタイルが美しい。



▲中央飛行学校のエンブレム

BACジェットプロボストT.Mk4 ▼



BACライトニングF.Mk1 ▼



《TIGERS》

イギリス空軍第74飛行隊に所属する曲技チーム。図は垂直尾翼を黒く塗装した1972年頃の状態を示す。他にライトニング使用の曲技チームとして第56、92、111飛行隊が知られている。



▲TIGERのエンブレム

ヨーロッパ各地の航空ショーには必ずといっていいほど出場するイギリス空軍の代表的な曲技チーム。所属はレッドペリカンズと同じく中央飛行学校。機体は小型だが、その華麗な飛行ぶりには定評がある。1965年のチーム編成以来ずっとナットT.Mk1を使用してきたが、まもなくホークに機種改変の予定。

《RED ARROWS》

▼ホーカーシドレー・ナットT.Mk1



《WHISKY 4》

T-33Aを使用するオランダ空軍の曲技チーム。以前は黒ストライプ，赤，白，青3色の尾翼のF-84Fを使用していたが，T-33Aに機種変更後は白と紺の塗装となった。

ノースアメリカン・ハーバードMkII▼

《RED CHECKERS》

ニージーランド空軍の，公式曲技チームであるが,レシプロ機の曲技チームとしてユニークな存在。以前は機首のチェッカーがもっと細かく，胴体後部，主翼のディグロウ塗装面積も少なかった。1970年より胴体国籍マークの赤丸の部分がキウイという鳥のデザインに変更された。



ロッキードT-33Aシューティングスター▲

カナディア・セーバーMk6▼



《GOLDEN HAWKS》

カナダ空軍を代表する曲技チーム。セーバーを使用するチームは数多いが，全面金色に赤，白の鷹という塗装はもっとも派手である。なお，同チームは訓練用に少数のT-33Aも保有した(塗装はセーバーと同じ)

ミグMiG-21PF▼

《USSR AEROBATIC TEAM》



フィアットG.91▼

《FRECCE TRICOLORI》

1961年に編成されたイタリア空軍曲技チーム。当初はカナディアセーバーMk4を使用していたが，まもなく国産のG.91に改変した。胴体のマーキングからもわかるように，フレッチェ・トリコロリーは"三色の矢"という意味である。主翼下面も緑，白，赤(前より)の三色に塗り分けられている。

《PATROUILLE DE FRANCE》

フランス空軍唯一の曲技チーム。正確な編成年月は不明だが、1956年ころと推定される。M.D.450ウーラガンでスタートし、M.D.452ミステールを経て1972年までは無塗装銀を主体にした塗装であったが、73年よりダークブルーを基調としたものに変更された。この際、チームのエンブレムも変更されている。



チームのエンブレム

▼フーガ・マジステール



◀コモンウェルス・セーバーMk.32

《BLACK DIAMONDS》

オーストラリア空軍第75飛行隊所属の曲技チーム。同空軍にはセーバー装備の曲技チームとして他にレッド・ダイアモンズ、マークスメンがあった。図の機体は1963年頃のもの。

《SILVER EAGLES》

1972年の"トランスポ72"でデビューしたアメリカ陸軍のヘリコプタによる曲技チーム。OH-6の軽快な運動性を生かした"ヨーヨーまわし"は圧巻。航空ショー出場の際は、図のように目、鼻、耳、帽子を付ける。機体塗装は陸軍機らしくオリーブドラブと白。



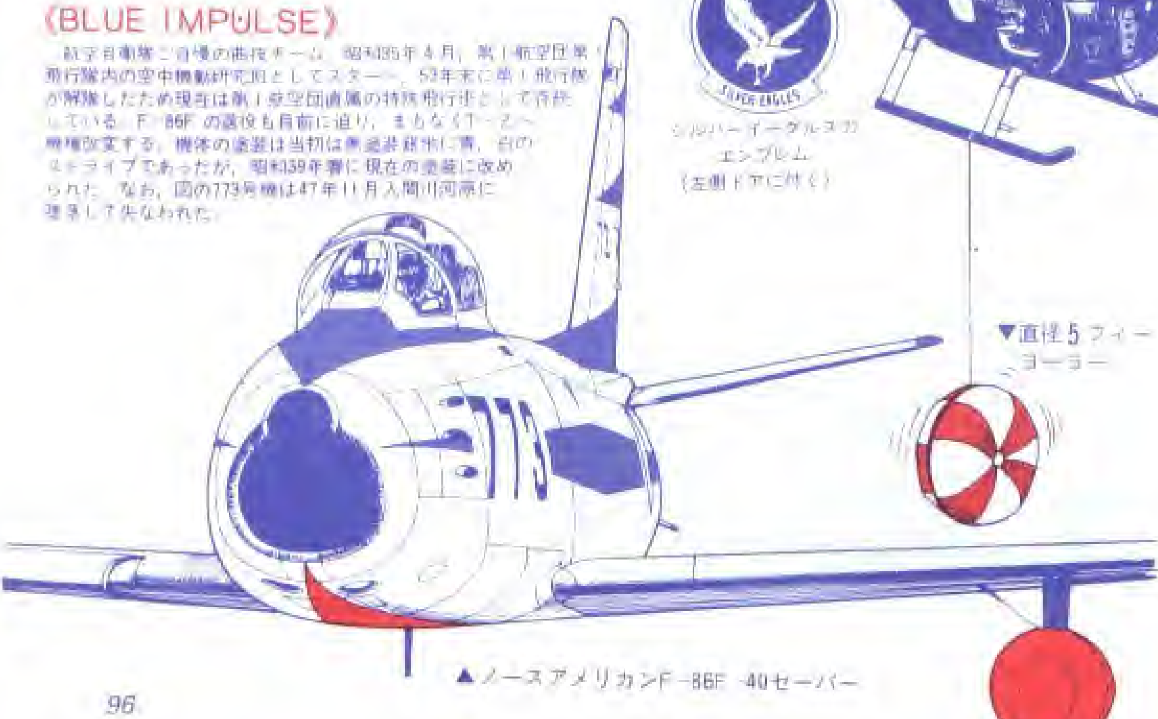
▼ヒューズOH-6

シルバーイーグルスのエンブレム（左側ドアに付く）

▼直径5フィートのヨーヨー

《BLUE IMPULSE》

航空自衛隊ご自慢の曲技チーム。昭和35年4月、第1航空団第1飛行隊内の空中機動研究班としてスタート。52年末に第1飛行隊が解隊したため現在は第1航空団直属の特殊飛行班として存続している。F-86Fの退役も目前に迫り、まもなくT-2へ機種改変する。機体の塗装は当初は無塗装銀地に青、白のストライプであったが、昭和39年春に現在の塗装に改められた。なお、図の773号機は47年11月入間川河原に墜落して失なわれた。



▲ノースアメリカンF-86F-40セーバー



ヨルダン空軍の最新鋭機ノースロップF-5E タイガーII　　Photo by DENIS HUGHES.(Page 97～101)

世界の空軍シリーズ

ROYAL JORDANIAN AIR FORCE
ヨルダン空軍



ヨルダン国旗



ヨルダン空軍マーク

本誌のカラー頁には，世界の大国の軍用機が多く登場する。その貴重なファイルの中で，特に我々の目に良くふれるアメリカ，イギリス，フランス，ドイツ，ソビエトなどは，すでにその実態が知られているが，比較的ニュースの少ないのが，中東やアフリカ，南米などの国々だ。そこでかねてから編集部では海外の特派員や特別のルートを通じて，世界各国の軍用機の最新の写真を集めてきたが，ここにようやく連載で公表が可能となった。
その第1回目としてヨルダン空軍の主力機の総てをここにまとめてみた。
ヨルダンは，人口約300万，陸，海，空の総兵力は約67,800人を保有している。また1959年から1964年にかけて結ばれたアラブ連盟のメンバーでもあり，1967年にはエジプトと防衛協定を結び，シリアとの間には政治経済協力統合委員会を設けて，両国間の軍事政策を統合するシリア・ヨルダン協議会を設立している。ヨルダンに対しては，英国は武器供給国であり，アメリカは防衛援助協定国でもある。したがって，同空軍の主力機が英，米機であることは，以下の頁でもおわかりの通りだ。

ヨルダン空軍の兵力は6,550人。最新のミリタリーバランスによると，戦闘用航空機は76機。その内訳はノースロップF-5A／B 8機と，F-5E／F24機による地上攻撃戦闘機中隊1中隊，ロッキードF-104A／B20機とF-5E／F24機による迎撃機中隊2によるものだ。この他にロッキードC-130Bハーキュリーズ輸送機4機，ボーイング727 1機，ダッソーブレゲー・ファルコン20 1機，CASA A212Aアビオカー4機，シュド・アルーエトIIIヘリコプタ14機，シコルスキーS-76ヘリコプタ2機，セスナT-37C 8機，スコティッシュ・ブルドッグ基本練習機，王宮専用機デハビランド・ダブ（軍用名デボン）輸送機1機を保有している。またすでにC-130H 1機，ベルAH-1攻撃ヘリコプタ10機，S-76ヘリコプタ4機を発注ずみだ。参考までにあげると，海軍兵力は200人，小型哨戒艇10隻も持っている。陸軍は兵力61,000人，アメリカ製のホーク改良型を装備した地対空ミサイル中隊を有している。人口で比較するならば，東京都の1/4程度の国が，これだけの軍備をしなければならない背景は，想像以上に複雑で，それだけに軍隊が必要欠くべからざる物なのであろう。



ヨルダン空軍は前頁にもふれたように，米英両国からの購入機が主流を占めている。主力はノースロップF-5で，この頁上のように，F-5Aにデルマーターゲットを使用している。下は同空軍最初のジェット戦闘機ロッキードF-104Aスターファイター。武装はサイドワインダーAAMを持っている。このF-104Aもかなり老朽化し，F-5Eへとかわって行くことになるだろう。F-5B，EはキングフセインAB基地，F-104Aはプリンス・ハッサン基地にて撮影したもの。

According to the latest Military Balance of International Institute of Strategic Studies, the Royal Jordanian Air Force is organized with 6,650 personnels equipped with 76 combat aircraft which consists from 8 Northrop F-5As, 48 F-5E/Fs, and 20 Lockheed F-104A/Bs In addition, the inventory includes 11 transports, 20 trainers, and 18helicoptters of various makes. Currently placed on order are 1 C-130 H transpprt, 10 Bell AH-1 assault helicopters, and 4 S-76 helicopters.





キング・フセイン基地のノースロップF-5B複座機。同機は戦闘爆撃機として使用される



キング・フセイン基地のF-5A。砂漠地帯の色にあわせた，明るい茶色の迷彩がされている





フランスのシュド社から購入したアルーエトIII型ヘリコプタ（上），アメリカのロッキードC-130A（右）などの機種は連絡輸送用に使用されている。両機ともアンマンのキング・アブドゥーラ基地をベースにしている。右頁上の英国製デハビランド・ダブ〔運用機名デボン〕双発軽輸送機は，過去に王室の専用機として使用されていたものだが，現在では専用機はボーイング727にかわった。写真のダブ（デボン）は現役を退いたためか，エンジンがすでに取りはずされている。右中はヨルダン空軍では高等練習機に相当するセスナT-37C。

The mainstay of Jordanian air power now is the squadrons of F-5s deployed to the King Husein AFB whereas some F-104As armed with Sidewinder AAMs still remain active at the Prince Hassan AFB. Sud Alouette III helicopter imported from France and C-130A acheiving airlift missions are based at the King Abudora AFB in Anaman. A DeHavilland Dove seen in the following page has retired from its assignment to the Royal family. For pilot training Scottish Bulldogs are used for primary couse, while advanced training is given in Cessna T-37C. Apart from the Air Force the Navy of 200 personnels and Army manned with 61,000 are daily participating in their home defensive missions in the Kingdom.






١٢١




142

第二次大戦のアメリカ陸軍爆撃機

コンソリデーテッドB-24



B-24H Liberators from the 49th Bomb Group's 451st Squadron fly long-range sortie against the target in Central Europe from its bas in the Southern Italy.





い胴体に細長い主翼、そして
尾翼というユニークな外形を
っていた、米陸軍の大型爆撃
B-24リベレーター。しかし、
の実力はたいしたもので、第
次大戦中期の爆撃機の代表的
在であった。その長い航続距
を生かして、ヨーロッパ、太
洋方面と、その活躍した戦線
世界中におよんでいた。また
産機数も18,188機と、戦闘機
含めた第二次大戦中の最高記
であった。なお、原型機であ
XB-24は、1939年12月29日にサ
ディエゴで初飛行した。

第15空軍第49爆撃連隊第451
撃大隊所属のB-24H。同空軍
イタリア南部を基地として、
央ヨーロッパへの長距離爆撃
活躍した。

第451爆撃大隊所属のB-24H
ーランドのクラクフから60マ
ルの地点にある石油精製基地
爆撃に向う途中のもので、目
に近づいたため、各機爆弾倉カ
ーを開けている。

ドイツ爆撃を前にして、搭載
る爆弾にペイントする第451
撃大隊の整備員。同部隊の尾
マークは、機体がオリーブド
ブの場合には銀の地肌になる。

bove) B-24Hs from the 451st
uadron over the oil refineries
cated approximately 60 miles from
akow, Holland. Note the opening
bomb-bay doors.

elow) Ramp crew at their paint
on the bombs to be carried
the 451st Squadrons B-24s.





▲ポーランドのクラクフ近くの石油精製基地を爆撃に向う第15空軍第55爆撃連隊所属のB-24。イタリア南部に基地を置いていた第15空軍には、計15個の爆撃大隊が配属されていて、ペノサ基地などから中央ヨーロッパ一帯に爆撃していた。

◀愛機の前で記念撮影のB-24の乗員たち。機首側面には、自分たちの担当する地中海の戦線図が描かれている。機体はB-24Dと思われる。地図に描かれているB-24のシルエットの位置から、この部隊はリビアのベンガジを基地にしていたものと思われる。

▼イタリア南部の基地で整備中の第55爆撃連隊所属のB-24。

(Left)Crew members posing in front of their B-24. Their tactical coverage is seen illustrated o the nose. Presumably they were based at Benghaz

The 55th Bomb Group's B-24 under servicing one of its bases in Southern Italy.





▼太平洋方面で活躍した第14空軍第308爆撃航空群所属のB-24D。機体のニックネームである"The GOON"とは、E.C.セガーの漫画に出てくるもので、怪物で骨っぽなどに動く乱暴者の意味。爆撃機にはピッタリの名前である。機首には追加装備された機銃が見える。操縦席風防下には24個の爆撃回数を表わすと思われる爆弾の絵の他、上部銃座下の胴体側面には16個の日の丸が描かれているが、空中戦での撃墜数だけとは思われず、おそらく爆撃目標になった日本軍の各地での地上撃破の数も含まれているのであろう。

(Left) B-24s fromthe 15th AF's 55th Bomb Group heading toward the target sixty miles off Krakow. With its base in Southern Italy the 15th AF had been in command of fifteen Bomb groups.

(Below) The Goon, a B-24D from the 308th Bomb Group, 14th AF flew in the Pacific. Note additional guns mounted on the nose. Twenty-four bombs painted under the cockpit denotes the number of air raids made; while "hinomaru" is seenused as kill-mark.



イラストレイテッド・第二次大戦機

WW II A/C, ILLUSTRATED



バババン、ババンと不調なエンジン音を立てて、フラップを下げ理想的な着水姿勢で海面に不時着した紫電改。当時の目撃者の話によれば、パイロットは頭を下げて着水にそなえていたと言うが、近くにいた人の話では浮かんでも来なかったという。今回愛媛県沖で30年ぶりに引き上げられたその機体の、風防の閉じられた機内にはその姿はなかったという。まことにミステリーな物語ではある。

筆者は紫電は見たが紫電改は記憶にない。戦後にその局地的な大活躍を知った。仕事仲間に343空にいた人や、川西の工場に永年勤務していた人がおり、最近完全な取扱説明書を入手したりで、やっとその全貌が明らかになったが、まったく旧日本軍、特に海軍の秘密主義には恐れいる。

強風以来の付根で4度も迎えた角があり、エルロン内端までが急にねじり下げになった、層流翼型の主翼も設計上珍らしい。角度によっては一見もっさりした姿に見えるが、良く見るとなかなかバランスの良い形である。川西にいた友人の話では、やはりエンジンには一番手こずったそうである。改良型も多いが、胴体に2式13.2mmの機銃を2挺増やした改3などは勇ましい。この型は機首も少し伸びている。

零戦の改良も頭打ちになり、烈風もメドが立たず、ヒョータンから駒というか、全く異質な所から生れてきた戦闘機とも思える機体である。茨城県の空で見た紫電はかなり青黒い感じだったが、本機も同じであろう。横浜の海で日飛の工場から飛び立つ97大艇等を良く見たが、やはり同じ様な色だった。

使い古した紫電などは、太陽光線などの影響で塗料中の黄色が退色するため青黒色にも見える。下面は灰白色であるが、後期は無塗装。脚柱とか、カバー裏側などは黒色の機体も多い。風防前面の防弾ガラスも非常に厚く、背部の鋼板と共に乗員を保護していた。水銀を利用した空戦フラップもよく考えたものだ

川西局地戦闘機　紫電21型(N1K2-J) "紫電改"



KAWANISHI INTERCEPTOR SHIDEN MODEL21 (N1K2-J : GEORGE) SHIDEN-KAI

ったが、水銀のサビなどで作動不良のものもあったと聞く。射撃照準器は4式が多く、今回引き上げられた機体もその様である。

4門の20mm 4号機銃の発射威力もすごい。パイロットの話によると、発射のリズムに合わせて急ブレーキがかかる様だったという。パイロットは大体当時でも食物は割に良かったらしいが、疲労と空戦の緊張で腹工合がおかしくなり、空戦中の急激な運動でGがかかり、ゆるんだ腹から勝手に出てしまうこともあったそうである。

もと343空にいた友人の話では、練習機から96戦に乗り、零戦をへて紫電改になったが零戦はやはり視界が良かったといっていた。友人は不時着でだいぶ体に傷がある。スロットルレバーなど手首を飛ばされたらヒジで押すために押し開き式になっているんだ、と勇しいことをいっていた。

（図と解説　長谷川一郎）

SHIDEN KAI 'GEORGE 21'

Although I have seen the Shiden, I do not remember seeing a Shiden KAI. It was only in the postwar days that I became aware of the outstanding performance demonstrated by Shiden KAI fighter, and ever since I was sold on the fighter of IJN. Fortunately, a couple of my colleagues had a cluser aquaintances with Shiden KAI. One of them useb to fly Shiden KAI in famouse 343-Ku, the specisl Shiden fighter unit that was organized by Commander Minoru Genda in the final phase of Pacific war to assume thme-defense role, while another friend worked in the plant of Kawanishi. From them and other sources I have acquired a quite bit of knowledge and with a help of its handling manual I have been able to grasp the complete picture of fighter. I was particularly interested in its wing design wign with 4-degree of attack. At a glance the fighter may gives 'bulky' impression but a closer look will convince you of its well-balanced design. A friend of mine used to work in the Kawanishi plant mentioned the Shiden were the development of powerful engine and that of 'dogfight flaps' which made the fighter so outstanding.
(Ichiro Hasgawa)

旧日本海軍

三菱局地戦闘機"雷電"





局地戦闘機雷電は、三菱が零戦に続いて製作した海軍戦闘機であった。零戦は艦上戦闘機、雷電は防空を任務とする局地戦闘機ということで、当然ながら両機のあいだには設計上などにかなりの違いがあった。海軍から試作内示が出されたのは昭和14年9月で、原型である試作14試局地戦闘機は17年春に完成。同年3月20日に、零戦の初飛行を行なった志摩操縦士の手により、霞ヶ浦海軍飛行場で初飛行した。11型、21型、31型、32型、33型の各型が生産されたが、33型は生産機が完成する前に終戦となった。
このページと右ページは21型。21型は雷電を代表する存在で、280機生産され大戦末期の防空戦に活躍した。しかし、視界が悪く、航続力もなかったので実戦部隊の評判は良くなかった。

MITSUBISHI J2M3 RAIDEN: Following the production of Zero-Sen, Mitsubishi built utterly different land-based interceptor called 'Raiden' (Thunderbolt), or known popularly by the Allies as "Jack". Instead of concentrating on maneuverability Raiden was designed solely for speed and fast climb to achieve its bomber destroyer mission. Prototype flown for the first time on 20 March 1942 by test pilot Shima, who also flew a first Zero-Sen. Having rather poor visibility and limited range her reputation was unfavorable.



台湾にあった台南航空隊所属の雷電21型。同部隊に最初に雷電が配備されたのは18年7月であった。



J2M3 Raiden of the Tainan Kokutai stationed in Taiwan.
The unit received its first Raiden in July 1943.







▲18年ころ、横須賀にあった海軍航空技術廠で、振動対策や空戦テストなどに使用されていた21型試作機。尾翼のコ-J2-34のコは航空技術廠を、J2は2番目に計画された局地戦闘機であること、34は航空技術廠所属の雷電34号機ということを表わしている。
◀元山航空隊所属の雷電21型

Shown above is a prototype of Model 21 (J2M3) flown for vibration and combat tests. Tail code identifies "secondly planned interceptor" and No. 34 aircraft of Naval Air Arsenal. In total, 280 of Model 21 were built and served in defense of homeland during closing months of Pacific war.





◀整列した搭乗員たちと雷電21型。
▲実戦部隊における雷電21型。
雷電の中で最も多く生産された21型は，火星23型甲エンジンを装備，最大速度は599km/h，固定武装20mm機関砲4門の他，30kg 2 発または60kg 2 発の爆弾を装備することができた。また機体の塗装は上・側面が暗緑色で下面が灰白色，風防前部の胴体上面反射除けは青黒色というのが標準であった。

Raiden Model 21 was powered by 1900hp Mitsubishi Kasei 23a engine having maximum speed of 599kph and normal range of 1,900km. Its initial rate of climb was 1,170m/min. with service ceiling of 11,700m. The armament had consisted from four 20mm cannons in wings and max bomb load of 120kg. Its standard color scheme was upper half in dark olive green and lower half in graish white with blueblack anti-reflection painting on surface ahead of cockpit.



イギリスの生んだ第二次大戦の名機

スーパーマリン・スピットファイア①





■ダックスフォード基地の第19スコードロン所属のスピ
ットファイア MK.IA．この部隊は MK.I で編成された最
初の部隊。
▲ MK.IA（機体番号 K9795）。同機は量産第９号機で，第
19スコードロン５機目のもの。同機はまた，垂直尾翼に
MK（型IFFアンテナ（敵味方識別装置）を装備していた。
プロペラは木製の２翅固定ピッチ式のものを装備。
▼離陸滑走する第19スコードロンのMK.IA。前部風防 上
部には，角形のバックミラーを装備している。

[Left] Spitfire Mk.IAs of No.19 Squadron, the first unit armed with Spitfires, stationed at Dudford RAFB.
[Top] The nineth production model of Mk.IA (K9795) was delivered also to No.19 Squadron which had a IFF antenna mounted on tail fin and two-blade fixed-pitch wooden airscrew. wooden
[Bottom] A Spitfire Mk.IA from No.19 Squadron prior to takeoff. A square rear view mirror is seen mounted on the front windshield frame. When the Battle of Britain began in early July 1940, there were 19 Spitfire squadrons in service.







▲バトル・オブ・ブリテンでの空中写真は非常に少ない。この写真は3機の密集編隊で飛行する，第610スコードロン所属のMK.IA。
◀フラップをいっぱいに下げ編隊着陸する，MK.IA。1940年6月9日にビッカース社へ発注された機体は，X4009からX4997の間の番号を付けたが，敵に生産数を知られないようにするため，小さなブロックに分けて飛び
なっていた
▼MK.IA。後期型ではプロペラは3翅可変ピッチ式を装備していたが，これは開戦後は3翅定速式となった。
[Top] Atrio of Spitfires from No.610 Squadron, one of the few air-to-air shots taken during the Battle of Britain. [Left] The serial numbers occasionally jumped to confuse the volume of production. [Bottom] Mk.IA: three-blade variable pitch air-screws were later changed to fixed pitch ones.







▲第611スコードロン所属のMK.ⅠA．地上の機体は初期型で，キャノピー上部が平らなものを装備している．後期型では上部がまるいものを使用した。

(Above) Spitfire Mk.IAs of No.611 Squadron. The ones on the ground are earlier versions identical with its flat top of canopy which was later 'bubbled up' in the later versions.

(Below) No.41's Spitfire revealing a couple of kill-mark. Dark gray and dark seagray camouflage was used.

▼第41スコードロン所属のMK.ⅠA．キャノピー下の胴体に描かれているドイツのマークは，撃墜マークだろう．スピットファイアの標準塗装は上面ダークグレイとダークシーグレイ，下面はミディアムシーグレイが使用されていた。





▲第65"イースト・インディア"スコードロン所属のスピットファイアMk.I。一番手前の機体は初期型で2翅プロペラを装備、他は3翅プロペラを装備している。1939年夏の撮影
▼着陸するMk IA。型式は翼型で表わされているが、A型翼はブローニング7.7mm機銃を合計8挺装備し、エルロンは羽布張りになっていた。

(Above) A formation of Spitfire Mk.Is of No.65 "East India" Squadron. Summer 1939 photo.
(Below) A Mk.IA prior to touch down. Model A was armed with eight 7.7mm machineguns.







A formation by the trio of Mk.IAs from No.19 Squadron. After the outblane formation like Luftwaffe.



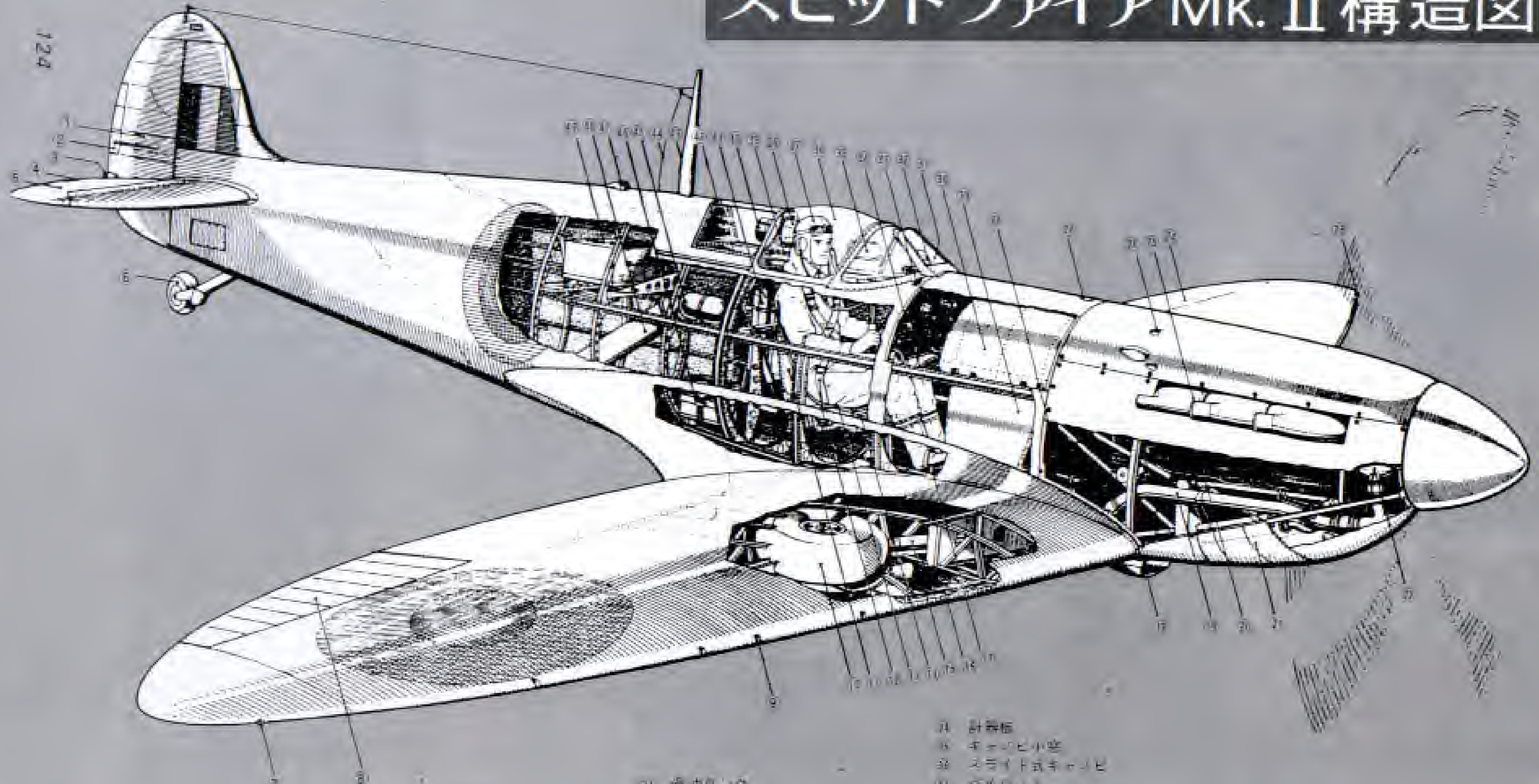
▲3機の密集編隊で飛行する、第19スコードロン所属のMK.ⅠA。この編隊は開戦直後に廃止され、ドイツ空軍をみならい、4機による散開編隊が採用された。

▼エンジンを始動した愛機に乗り込むパイロット。前方に立っているパイロットから，当時の乗員がいかに重装備だったかがうかがえる。また，主脚は外側に引っ込むため，ホイールベースは非常に短かい。

A pilot exchanges thumb-up greeting with his colleague prior to sortie. As noted they had been equipped rather heavily.



スピットファイアMk.Ⅱ構造図



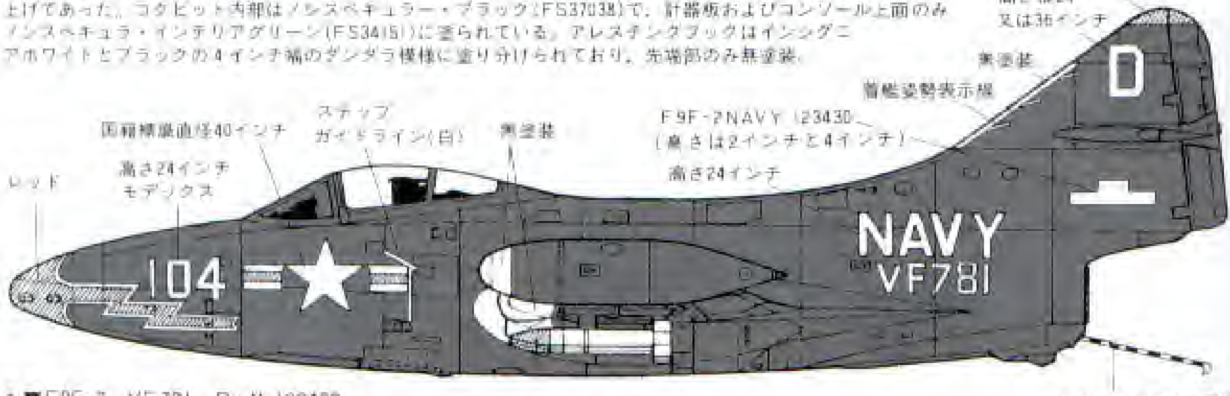
① 方向舵
② 方向舵修整タブ
③ 尾灯
④ 昇降舵修整タブ
⑤ 昇降舵
⑥ 固定式尾輪
⑦ 翼端灯
⑧ エルロン（補助翼）
⑨ ブローニング7.7mm機銃
⑩ 引込み式主輪
⑪ 座席（前後調節式）
⑫ 座席ベルト
⑬ 座席位置調節レバー
⑭ 信号弾
⑮ 主桁
⑯ ラジエータ
⑰ 方向舵ペダル
⑱ 気化器空気取入れ口
⑲ 冷却器パイプ
⑳ ロールスロイス マーリンXII [illegible]発動機
㉑ 滑油タンク
㉒ 冷却液タンク
㉓ [illegible]灯
㉔ エルロン（補助翼）
㉕ 発動機排気管
㉖ 空気圧縮器空気取入れ口
㉗ 燃料タンク注入キャップ
㉘ 前部防弾鋼板
㉙ 胴体下部燃料タンク（防弾式）
㉚ 胴体上部燃料タンク
㉛ 防弾式前面風防ガラス
㉜ 反射式射撃照準器
㉝ [illegible]
㉞ 計器板
㉟ キャノピ小窓
㊱ スライド式キャノピ
㊲ パイロット
㊳ パイロット用頭当て
㊴ パイロット用防弾鋼板
㊵ 電圧調整器
㊶ 圧縮空気びん
㊷ 後部キャノピ窓
㊸ 無線アンテナ柱
㊹ 無線アンテナ
㊺ 酸素びん
㊻ 蓄電池
㊼ 識別灯
㊽ 照明弾投下装置
㊾ 無線装置

モデルをグレードアップするための基本塗装

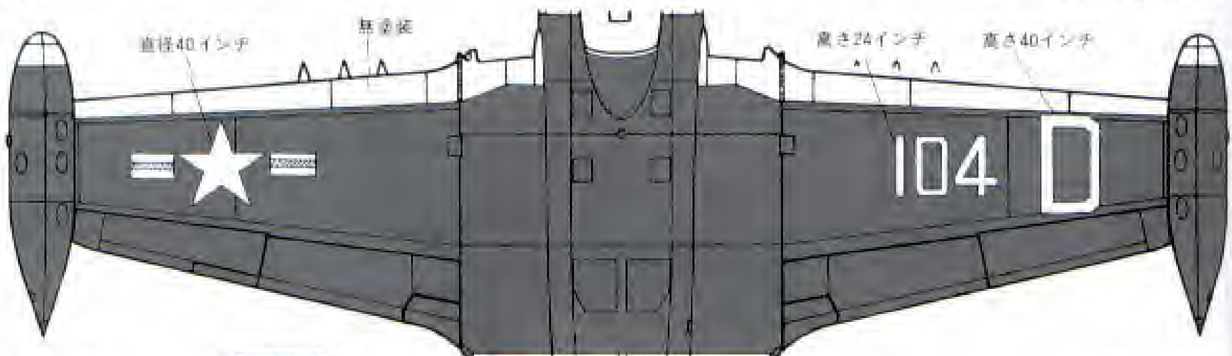
グラマンF9Fパンサー

パンサーの塗装概要

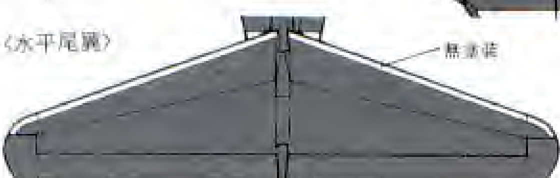
パンサー最初の量産型F9F-2が実戦部隊へ配置されたのは1949年5月だが，この時期の米海軍，海兵隊機の制式塗装は全面グロッシー・シーブルー(FS15042)であり，これはパンサーにも適用された。脚，脚収納部，主翼折りたたみ部も全てグロッシー・シーブルーである。胴体，主翼に記入されるNAVYの文字や所属部隊名，テイルコード，モデックス，シリアルナンバーなどは全てインシグニアホワイト(FS17875)。主，尾翼前縁，垂直尾翼前縁，チップタンク先端は無塗装である。また，左チップタンク内側にも図のような無塗装部分があるが，これはパイロットが脚の出入状況をみるための鏡がわりで，表面は磨き上げてあった。コクピット内部はノンスペキュラー・ブラック(FS37038)で，計器板およびコンソール上面のみノンスペキュラ・インテリアグリーン(FS34151)に塗られている。アレスチングフックはインシグニアホワイトとブラックの4インチ幅のダンダラ模様に塗り分けられており，先端部のみ無塗装。



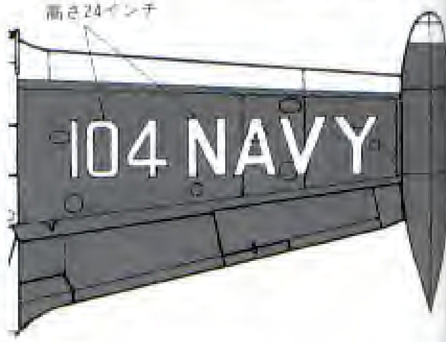
▲▼F9F-2 VF 781 Bu.No.123430



〈水平尾翼〉

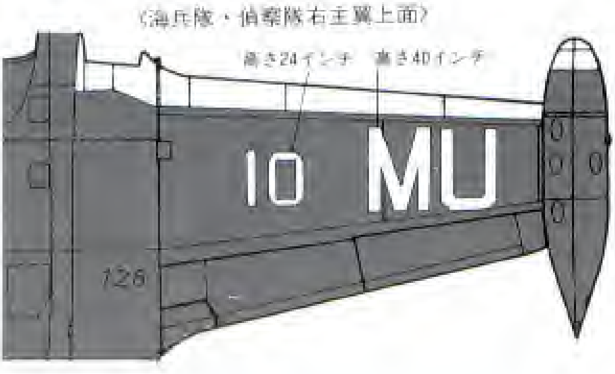


〈左主翼下面〉

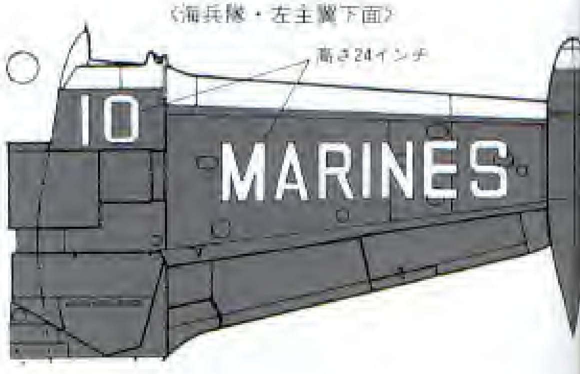


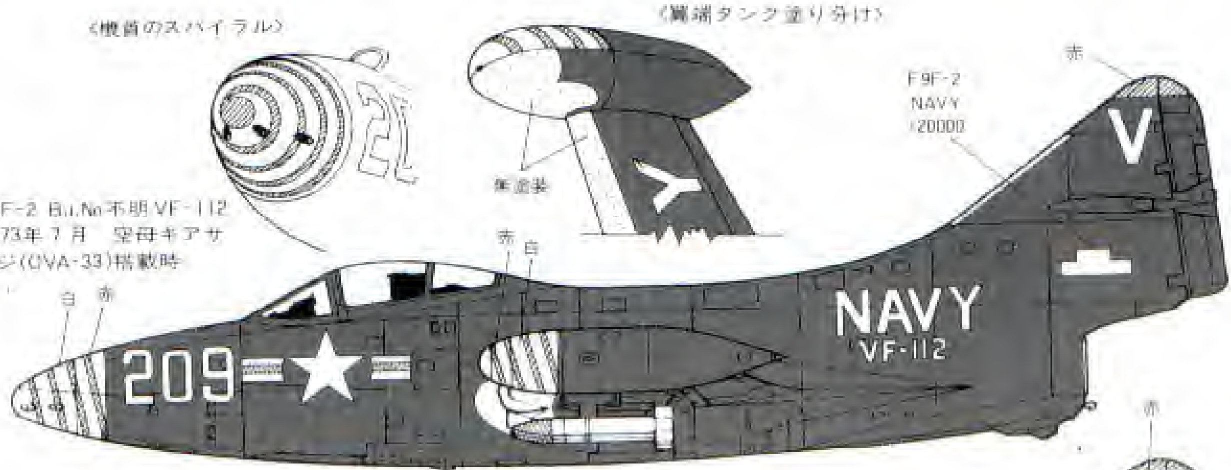
国籍標識は胴体，主翼ともに直径40インチであるが，グロッシー・シーブルー塗装の場合はインシグニアブルー(FS15044)の円は目立たないので省略してある。機首，チップタンクにはスコードロンマーキングを描く場合が多く，垂直尾翼上端もスコードロンカラーで塗り分けるのが一般的。胴体，主翼の各文字のサイズおよび記入位置は図を参照願いたい。一応の規格はあるが部隊によってサイズ，記入位置は異なる。1955年2月16日に，米海軍，海兵隊機は上側面ライトガルグレイ(FS36440)，下面インシグニアホワイト(FS17875)という新塗装を採用したが，すでにパンサーは第一線から退きつつあったためこの塗装を施した機体はなかった。

〈海兵隊・偵察隊右主翼上面〉

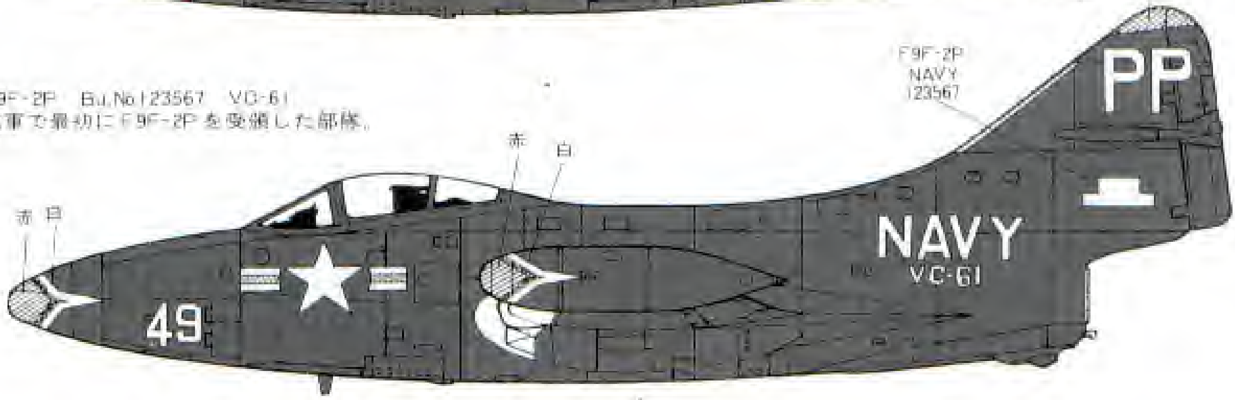


〈海兵隊・左主翼下面〉





F9F-2 Bu.No不明 VF-112
1973年 7 月　空母キアサージ(CVA-33)搭載時



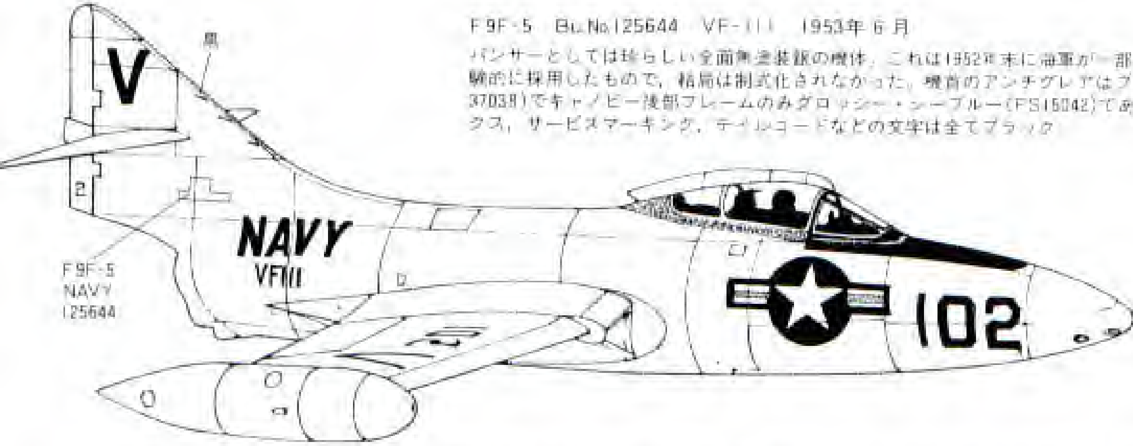
F9F-2P　Bu.No123567　VC-61
海軍で最初にF9F-2Pを受領した部隊。

朝鮮戦争時の標準的な米海軍戦斗機パイロットの服装である。ゆったりとしたつなぎのスーツは前中央をジッパーでしめるようになっており，各ポケットはボタン・ダウン。下着は耐火性のものを着用した。ひざ下のポケットは地図や出撃計画表などを入れるのに使う。補強リブの付いたヘルメットがユニークだが，ここに部隊マーキングを施すものが多い。図には示してないが，手袋はブラウンかホワイトのいずれかを使用した。ライフ・ジャケットには海上への不時着を考慮して，発煙筒，鮫よけ，染料，信号灯などが装備されており，部隊によっては小型ナイフも装備した。なお，寒冷時にはスーツの上にブラウンのレザージャケットを着用する。



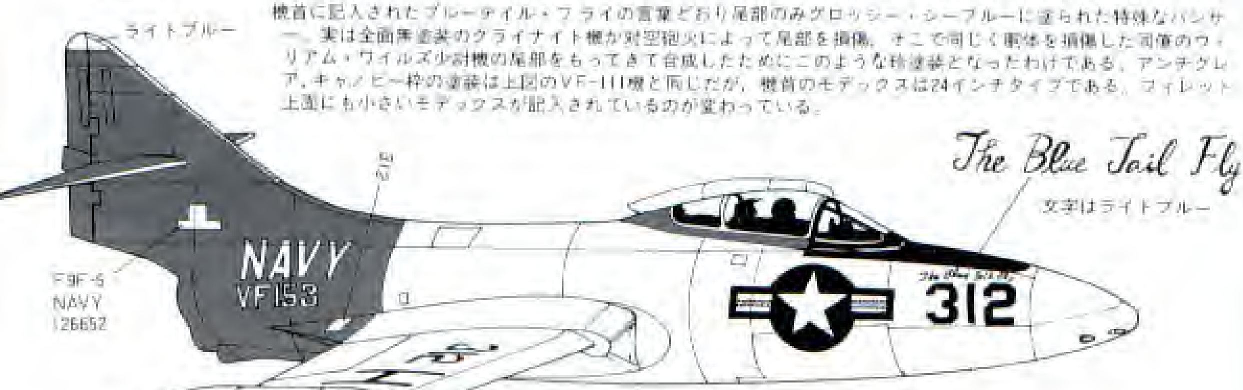
F9F-5　Bu.No.125644　VF-111　1953年6月

パンサーとしては珍らしい全面無塗装銀の機体。これは1952年末に海軍が一部の機体に試験的に採用したもので，結局は制式化されなかった。機首のアンチグレアはブラック(FS37038)でキャノピー後部フレームのみグロッシー・シーブルー(FS15042)である。モデックス，サービスマーキング，テイルコードなどの文字は全てブラック



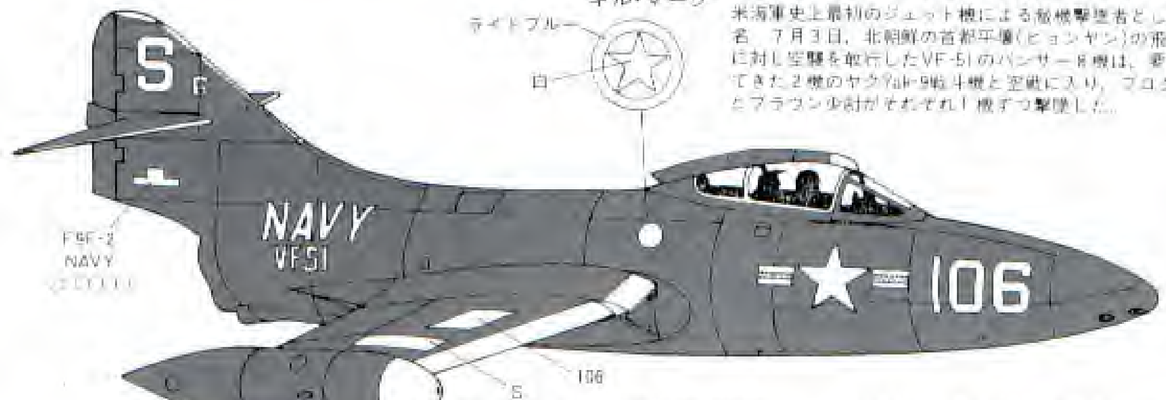
F9F-5　Bu.No.126652　VF-51　空母プリンストン(CVA-37)搭載リチャード・クライナイト大尉機　1953年3月

機首に記入されたブルーテイル・フライの言葉どおり尾部のみグロッシー・シーブルーに塗られた特殊なパンサー。実は全面無塗装のクライナイト機が対空砲火によって尾部を損傷，そこで同じく胴体を損傷した同僚のウィリアム・ワイルズ少尉機の尾部をもってきて合成したためにこのような珍塗装となったわけである。アンチグレア，キャノピー枠の塗装は上図のVF-111機と同じだが，機首のモデックスは24インチタイプである。フィレット上面にも小さいモデックスが記入されているのが変わっている。



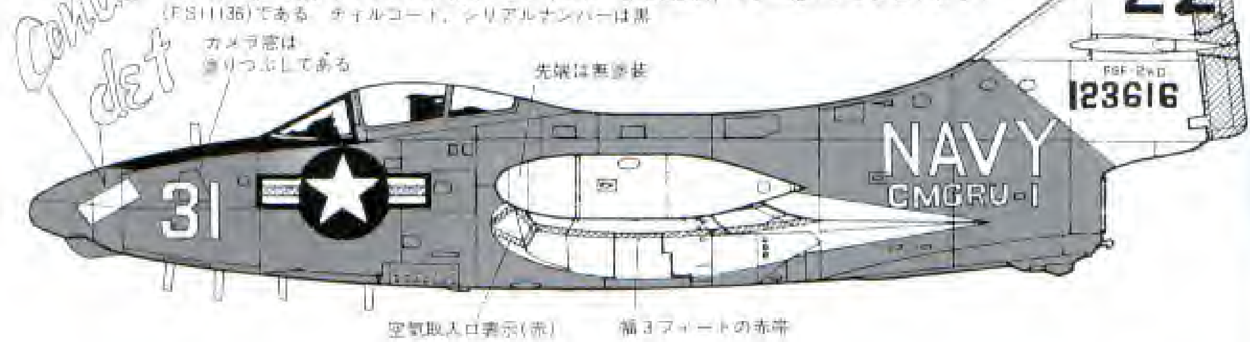
F9F-2
Bu.No.不明　VF-51　空母バリーフォージ(CVA-45)搭載レオナルド・プログ中尉機　1950年7月

米海軍史上最初のジェット機による敵機撃墜者として有名。7月3日，北朝鮮の首都平壌(ピョンヤン)の飛行場に対し空襲を敢行したVF-51のパンサー8機は，要撃してきた2機のヤク Yak-9戦斗機と空戦に入り，プログ中尉とブラウン少尉がそれぞれ1機ずつ撃墜した。



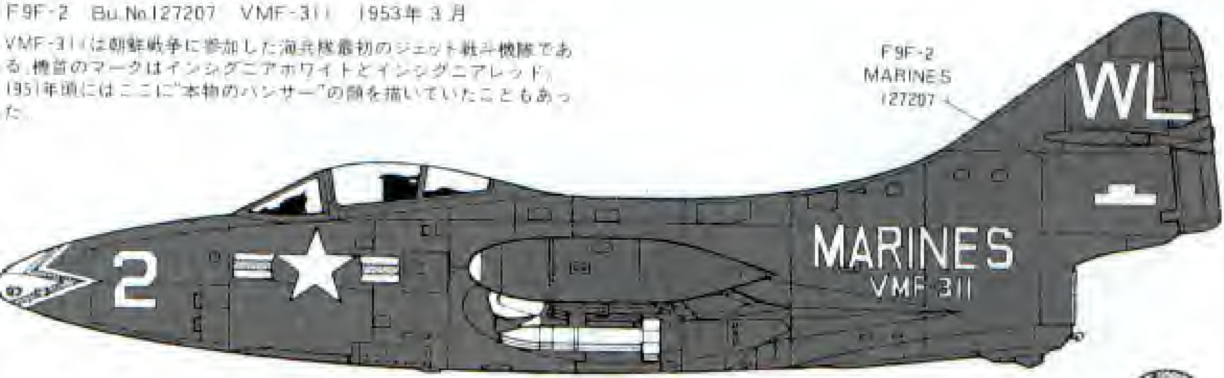
F9F-2KD　Bu.No.123616GMGRU-1　Det CONUS　ポイント・マグー

レギュラス艦対地ミサイルの管制機に改造されたパンサーで，元は偵察型のF9F-2Pである。GMGRU-1はハワイのバーバーズ・ポイントを基地にしており，この機体は機首のネームからもわかるように米本土分遣隊(Conus Det)の1機である。機体はユティリティー・カラーに塗装されており，胴体はエンジン・グレイ(FS16081)，主，尾翼，チップタンクはオレンジイエロー(FS13538)，ラダーはインシグニアレッド(FS11136)である。テイルコード，シリアルナンバーは黒



F9F-2　Bu.No.127207　VMF-311　1953年3月

VMF-311は朝鮮戦争に参加した海兵隊最初のジェット戦斗機隊である。機首のマークはインシグニアホワイトとインシグニアレッド。1951年頃にはここに"本物のパンサー"の顔を描いていたこともあった。



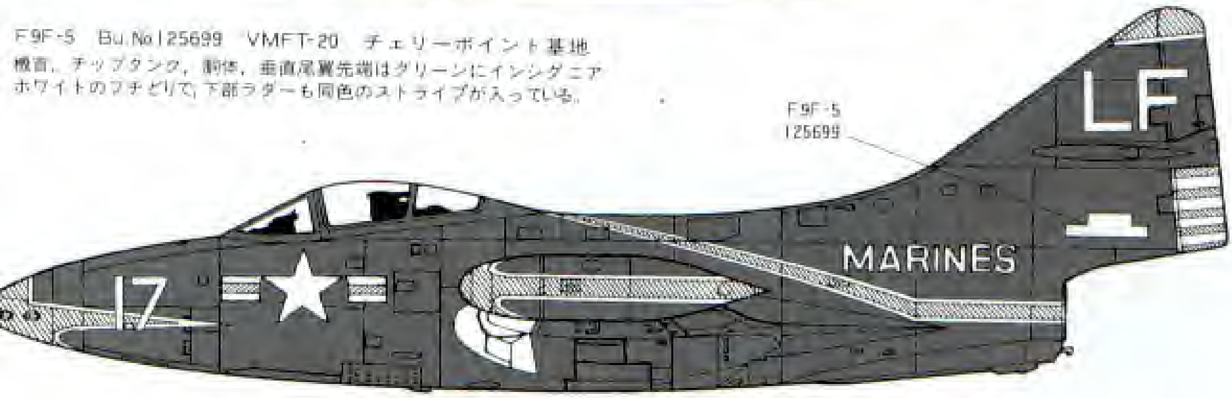
F9F-4　Bu.No.129919　VMA-334

機首，チップタンク，垂直尾翼先端はインシグニアレッドにインシグニアホワイトのフチどり。チップタンク先端にBu.No.下3桁が記入されている。

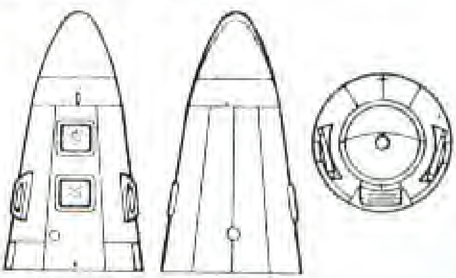


F9F-5　Bu.No.125699　VMFT-20　チェリーポイント基地

機首，チップタンク，胴体，垂直尾翼先端はグリーンにインシグニアホワイトのフチどりで，下部ラダーも同色のストライプが入っている。



F9F-5Pの機首三面図



F9F-5P　Bu.No.126278　VMJ-3

機首先端はグレイ，機首，チップタンク，垂直尾翼先端はインシグニアレッドにインシグニアホワイトのフチどり。チップタンク先端にモデックスが記入されている。この機体はVMGJ-3からVMJ-3へ譲渡された機体でマーキングはVMGJ-3時代のものをそのまま使用している。

